

Kosten und Margen des Benzinverkaufes

unter ausschließlicher Berücksichtigung
des Kategoriengeschäftes

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
an der hohen juristischen Fakultät der Universität Bern

eingereicht von

OTTO SCHRAUDER

von Bern



VERLAG PAUL HAUPT BERN 1950

Kosten und Margen des Benzinverkaufes

unter ausschließlicher Berücksichtigung
des Kategoriengeschäftes

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
an der hohen juristischen Fakultät der Universität Bern

eingereicht von

OTTO SCHRAUDER

von Bern



VERLAG PAUL HAUPT BERN 1950

Die Fakultät hat diese Arbeit am 14. Juli 1949 auf Antrag von Prof. Dr. Fritz Marbach als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

Der Dekan:
Prof. Dr. A. Beck



Diese Arbeit erscheint im Buchhandel als Band 26 der Sammlung «Unternehmung und Betrieb. Beiträge zur Betriebswirtschaftslehre, herausgegeben von Prof. dipl. ing. Alfred Walther». Verlag Paul Haupt in Bern.

Alle Rechte vorbehalten
Copyright 1949 by Paul Haupt, Berne
In der Schweiz gedruckt — Imprimé en Suisse — Printed in Switzerland
Druck: Alfred Schmid & Cie., Bern

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Einführung

1. Art, Zweck und Umfang dieser Untersuchung	9
2. Die verwendete Untersuchungsmethode	10
a) Die statistische Methode	10
b) Die eingehende Untersuchung einzelner Objekte	10
c) Die Untersuchung von Betriebsmodellen	11

II. Grundsätzliche Fragen

3. Die Unterscheidung von Fachmann- und Nichtfachmannbetrieben	15
a) Die Unterscheidungsweise der Benzinmarktordnung	15
b) Die Unterscheidungsweise der Konsumenten	15
c) Die Unterscheidungsweise dieser Untersuchung	17
4. Die Unterscheidung von freien und gebundenen Tankstellen	17
5. Die Treibstoffabgabe an die Konsumenten	18
a) Der Begriff «Service»	18
b) Durchschnittliche Bezugsmenge und Dauer einer Bedienung	18

III. Betriebswirtschaftliche Seite der Untersuchung

6. Verwendete betriebswirtschaftliche Grundbegriffe	20
a) Die Unterscheidung von «Unternehmung» und «Betrieb»	20
b) Leistungserstellung und Kostenabhängigkeit	22
7. Die Verzinsung und Abschreibung des Betriebsvermögens	23
a) Das Betriebsvermögen	23
b) Die Verzinsung des Betriebsvermögens	24
c) Die Abschreibung des Betriebsvermögens	25
8. Die durch die Margenordnung zu berücksichtigende allgemeine Höhe der Benzinverkaufskosten	26
a) Allgemeines	26
b) Normalkosten eines gebundenen Fachmannbetriebes	29
c) Die Benzinverkaufskosten von sechs wirklichen gebundenen Fachleute-Tankstellen	31
9. Die grundsätzlichen Kostenunterschiede zwischen Fachleute- und Nichtfachleutetankstellen	33
a) Die Ursachen von Kostenunterschieden	33
b) Das Ausmaß der Kostenunterschiede	34

	Seite
10. Die grundsätzlichen Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Tankstellen	36
a) Die Ursachen von Kostenunterschieden	36
b) Das Ausmaß der Kostenunterschiede	37
11. Das Ausmaß der pro Liter zu berücksichtigenden Kostenunterschiede und die sich dabei ergebenden Kostenverhältnisse	40
a) Die Notwendigkeit einer gemeinsamen Umsatzbasis	40
b) Die ungefähre Höhe einer geeigneten gemeinsamen Umsatzbasis	41
c) Die sich ergebenden Kostenverhältnisse	42

IV. Volkswirtschaftliche Seite der Untersuchung

12. Besonderheiten der Preisbestimmtheit bei verbundener Nachfrage	45
a) Der Begriff des komplementären Konsumgutes	45
b) Der Begriff der verbundenen Nachfrage	45
c) Die Preisbeziehungen bei verbundener Nachfrage	46
13. Besonderheiten der Benzinpreisbildung	47
a) Das Benzin als komplementäres Konsumgut und die verbundene Nachfrage nach Benzin und anderen Leistungen des Autogewerbes	47
b) Besonderer Charakter der Benzinpreispolitik des Autogewerbes	47
14. Die Übersetzung des Benzinverteilungsnetzes	49
15. Die Konsumenteninteressen	50
16. Preispolitische Erwägungen zur Benzinpreisbildung	50
a) Aufgaben der behördlichen Benzinpreispolitik	50
b) Möglichkeiten der Benzinpreisbeeinflussung	52
17. Der Benzinpreisaufbau	58
a) Wesen des gebundenen Benzinpreises	58
b) Das Importpreisstruktur-Schema	58
c) Das Inlandpreisstruktur-Schema	59

V. Schlußfolgerungen

A. Konsequenzen der Benzinpreisbindung	66
B. Kritische Betrachtung der heutigen Benzinmargen	68
a) Sind die heutigen Margenunterschiede gerechtfertigt?	68
b) Ist die allgemeine Höhe der heutigen Benzinmargen gerechtfertigt?	69
c) Vorschlag für eine d. Kostenverhältnissen entsprechende Margenfestsetzung	69

VI. Anhang

1. Preisberechnung der angeführten Tank- und Ausschank-
anlage 71
2. Die vereinfachte Treibstoffmarktordnung vom 11. Juli 1947
3. Fachmannbedingungen des Autogewerbes für Tankstellen-
projekte.

Verwendete Literatur

- Autogewerbe-Verband der Schweiz: Jahresbericht 1948.
- Amonn, A.: Grundzüge der theoretischen Nationalökonomie. Bern 1948.
- Büchi, W.: Entwicklung und Aufbau des schweizerischen Benzinmarktes und die wirtschaftspolitische Bedeutung seiner Organisationsformen.
- Marbach, F.: Bericht über die Betriebs- und Kostenverhältnisse von Unternehmen des Autogewerbes mit zisternenweisem Benzinbezug unter besonderer Berücksichtigung ihres Benzingeschäftes. Bern 1935.
- Marbach, F., und Bruggmann, J. C.: Bericht über die Betriebs- und Kostenverhältnisse von Unternehmen der Fachleute — Benzinbezüger des Autogewerbes mit Kleinhandelsmargen, unter besonderer Berücksichtigung ihres Benzingeschäftes. Bern 1936.
- Sieber, H.: Grundzüge der Preispolitik (Vervielfältigung). Bern 1947.
- Walther, A.: Einführung in die Wirtschaftslehre der Unternehmung. I. Band: Der Betrieb. Zürich 1947.
- Walther, A., und Kunz, B.: Hotel-Rechnungswesen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen. Bern 1947.

Abkürzungen

AGVS	=	Autogewerbe-Verband der Schweiz.
ACS	=	Automobil-Club der Schweiz.
EPK	=	Eidg. Preiskontrollstelle.
EVD	=	Eidg. Volkswirtschaftsdepartement.
FRS	=	Schweiz. Straßenverkehrsverband.
PBK	=	Preisbildungskommission.
TCS	=	Touring-Club der Schweiz.

I. Einführung

1. Art, Zweck und Umfang dieser Untersuchung

Auf dem schweizerischen Benzinmarkte bestehen¹ einerseits für sogenannte Zisternen- und Kategorienbezüger und andererseits für freie und gebundene Fachleute und Nichtfachleute differenzierte Kleinhandelsmargen². Diese Margenordnung wird von manchen am Benzinmarkt Beteiligten als ungerechtfertigt betrachtet, und es wird verlangt, daß das ganze Margensystem den tatsächlichen Kostenverhältnissen entsprechend neu geregelt werden sollte.

In diesem Zusammenhang ist mir die Aufgabe gestellt worden, zu untersuchen, ob und in welchem Umfange Margenunterschiede zwischen freien und gebundenen Fachleuten und Nichtfachleuten mit kategorieweistem Einkauf kostenmäßig gerechtfertigt sind, und abzuklären, wie das ganze Margensystem in bezug auf die Kategorienbezüger aufgebaut sein müßte, um den tatsächlichen Kostenverhältnissen zu entsprechen.

Konkret stellen sich diese Fragen wie folgt:

1. Bestehen zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten mit kategorieweistem Einkauf beim Benzinverkauf überhaupt grundsätzliche Kostenunterschiede, und wenn ja, in welchem Umfange?
2. Welches Ausmaß besitzen die grundsätzlichen Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Tankstellen mit kategorieweistem Einkauf?
3. Wie hoch sind die durch die Handelsmargen gegebenenfalls zu berücksichtigenden Benzinverkaufskosten der vier Kategorien?
4. Welche Besonderheiten der Benzinpreisbildung sollten bei einer allfälligen Margenneufestsetzung berücksichtigt werden?
5. Entspricht die heutige Margenordnung den Ergebnissen dieser Untersuchung?

¹ Auf Grund verschiedener Verfügungen der Eidg. Preiskontrollstelle über Höchstpreise für flüssige Brenn- und Treibstoffe.

² Unterteilung gemäß der «vereinfachten Treibstoff-Marktordnung vom 11. Juli 1947»; s. Anhang.

2. Die verwendete Untersuchungsmethode

Es kommen für derartige Untersuchungen verschiedene grundsätzlich voneinander abweichende Methoden in Frage, die sich je nach der Art und dem Zweck einer Erhebung in verschiedenem Maße eignen.

a) Die statistische Methode

Sie stellt im wesentlichen auf Fragebogen und Enquêtes ab, um die Verhältnisse möglichst aller in Frage kommenden Objekte zu erfassen und in Durchschnittszahlen zu verwerten. Sie eignet sich besonders für sehr breite Erhebungen, bei welchen nur verhältnismäßig wenige und leicht beantwortbare Fragen gestellt werden müssen. Natürlich kann bei komplizierteren Erhebungen der Fragebogen auch durch eingehende Untersuchungen aller Objekte ersetzt werden, was sich aber im allgemeinen nur durchführen läßt, wenn deren Zahl einigermaßen beschränkt ist. Sonst werden solche Erhebungen sofort außerordentlich zeitraubend und kostspielig.

b) Die eingehende Untersuchung einzelner Objekte

Wenn einerseits die geplante Erhebung zu kompliziert ist, als daß von der Versendung von Fragebogen ein Erfolg erwartet werden könnte, und andererseits die Zahl der zu erfassenden Objekte zu groß, um alle eingehend untersuchen zu können, so wird man sich mit der eingehenden Untersuchung bloß einer Auslese der eigentlich zu erfassenden Objekte begnügen müssen.

Sofern der Zweck einer Erhebung nicht nur in der möglichst getreuen und vollständigen Wiedergabe der tatsächlichen Verhältnisse besteht, werden die so gewonnenen Einzelergebnisse irgendwie ausgewertet werden müssen.

Für eine *rechnerische*³ Auswertung bestehen im wesentlichen folgende zwei Möglichkeiten: Man kann entweder die Einzelergebnisse *statistisch* auswerten, d. h. Durchschnittszahlen berechnen⁴

³ Eine Auswertung kann allerdings auch dadurch erfolgen, daß man in freier Kommentierung die sich zeigenden allgemeinen Tendenzen herauszuschälen und darauf allgemeingültige Schlußfolgerungen zu ziehen versucht.

⁴ Diese sind allerdings nur dann von einiger Zuverlässigkeit, wenn entweder eine hinreichende Anzahl von Unternehmungen untersucht wird, oder wenn sich die vom Normalen abweichenden speziellen Verhältnisse im Durchschnitt zufällig einigermaßen ausgleichen.

oder mit Hilfe der Feststellung von *Normen* aller wesentlichen Voraussetzungen und Kostenursachen eigentliche «Normalkosten»⁵ zu berechnen versuchen.

Im allgemeinen werden aus einer solchen zusätzlichen gedanklichen Konstruktion von in jeder Beziehung so gut als möglich das Normale darstellenden Betriebsmodellen die zuverlässigsten und allgemeingültigsten Schlußfolgerungen gezogen werden können, weil man hier allein die das Bild sonst immer wieder störenden speziellen Verhältnisse der einzelnen Unternehmungen — und sei es auch nur in bezug auf eine einzige Kostenart — ganz ausschalten kann.

c) Die Untersuchung von Betriebsmodellen

Wenn das Hauptgewicht einer Untersuchung eigentlich nicht mehr bei den wirklichen Unternehmungen, sondern bei den Modellen liegt — während die eingehende Untersuchung einer genügenden Zahl wirklicher Unternehmungen nur noch als Grundlage zur Feststellung von Normen für alle wesentlichen Voraussetzungen und Kostenursachen durchgeführt wird — so wird man wohl besser überhaupt von der Methode der Untersuchung von Betriebsmodellen sprechen, die in diesem Falle den Charakter von *Normalbetrieben* besitzen. Ein grundsätzlicher Unterschied besteht zwischen beiden Methoden jedoch nicht, da es nur darauf ankommt, worauf mehr Gewicht gelegt wird.

* * *

Zur Beantwortung der hier gestellten Fragen kommen aus praktischen Gründen nur die eingehende Untersuchung einer Auslese von Objekten oder von Betriebsmodellen in Betracht, weil einerseits die notwendigen Erhebungen für eine Versendung von Fragebogen zu kompliziert sind und andererseits die Zahl der Tankstellen zu groß ist, als daß alle eingehend untersucht werden könnten.

⁵ Es wären dies die Kosten von «Normalbetrieben», die alle diese als Normen festgestellten Voraussetzungen besäßen und wie sie in dieser reinen Form in der Wirklichkeit allerdings kaum anzutreffen wären; man bezeichnet diese Vorgehensweise deshalb am besten als die rein gedankliche Konstruktion und Untersuchung von dem Normalen entsprechenden Betriebsmodellen.

Ließen sich dabei in der oben geschilderten Weise für alle wesentlichen Voraussetzungen und Kostenursachen zuverlässige allgemeine, überall gültige Normen feststellen, so könnte auch ohne weiteres eine die tatsächlichen Kostenverhältnisse und Besonderheiten der vier Arten von Kategorienbezügern in exakter Weise berücksichtigende Lösung des Margenproblems gefunden werden.

Die in bezug auf freie und gebundene Fachleute und Nichtfachleute vorhandenen Verhältnisse sind jedoch in einem solchen Maße voneinander verschieden, daß eine solche exakte und kompromißlose Lösung der Margenfrage niemals möglich sein wird.

aa) *Nichtfachleute*⁶: Für die meisten Nichtfachleute ist eine außerordentlich geringe Umsatzgröße charakteristisch⁷, und zwar vor allem, weil die Automobilisten im allgemeinen nur noch die qualifiziertesten Tankstellen aufsuchen⁸ und außer in Notfällen all die zumeist veralteten Nichtfachmannssäulen kaum mehr beachtet werden.

Innerhalb dieser eigentlich engen Grenzen sind die Verhältnisse hier jedoch außerordentlich verschieden und noch viel uneinheitlicher als bei den Fachleuten; und zwar hauptsächlich, weil sich bei diesen niedrigen Umsätzen selbst geringfügige Unterschiede der Gesamtkosten⁹ oder der Umsatzgröße unverhältnismäßig stark auswirken müssen.

Es fällt deshalb schwer, bei den Nichtfachleuten in bezug auf die Gesamtkosten wie die Umsatzgröße überhaupt irgendwelche Normen zu finden und zu berücksichtigen, um so

⁶ Die Verschiedenartigkeit der im folgenden geschilderten Verhältnisse ist weniger durch die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Kategorie, als durch manche äußere Umstände — wie z.B. Standort, Ausbau, Reklame usw. — bedingt, wobei allerdings diese äußeren Gegebenheiten einerseits bei Fachleuten und andererseits bei Nichtfachleuten fast immer einigermaßen ähnlich sind, während in dieser Beziehung zwischen freien und gebundenen Tankstellen keine wesentlichen Unterschiede festgestellt werden können. Ich kann mich hier deshalb auf eine Gegenüberstellung der Eigentümlichkeiten nur jener beiden Gruppen von Tankstellen beschränken.

⁷ In den meisten Fällen verkaufen sie pro Jahr 2000 bis 10 000 Liter; Tankstellen mit Umsätzen von 20 000 oder 30 000 Litern bilden hier schon eine seltene Ausnahme.

⁸ Eine Ausnahme bilden die Benzinkonsumenten kleinerer Ortschaften, wo persönliche Beziehungen oft ausschlaggebender sind, als die Vollkommenheit des Service.

⁹ Soweit es sich um feste Kosten handelt, die in diesem Umsatzbereich stark fallende Einheitskosten (Kosten pro Liter) verursachen.

mehr, als die entsprechenden Margen unvernünftig hoch sein müßten, wenn den bei diesen niedrigen Umsätzen überaus hohen Kosten pro Liter voll Rechnung getragen werden sollte.

- bb) *Fachleute*: Die Verhältnisse der freien und gebundenen Fachleute sind im allgemeinen ganz anders geartet als diejenigen der Nichtfachleute. Es gibt zwar auch viele umsatzschwache Fachleute-Tankstellen (z. B. kleine Dorfgaragen und Motorradreparaturwerkstätten), die einen ähnlichen Kostenaufbau und die gleiche geringe Anlagenausnutzung wie die meisten Nichtfachleute besitzen; aber diese bilden hier doch eine Minderheit, wie ja derartig umsatzschwache Tankstellen überhaupt nicht die Norm, sondern eher ein Extrem an der unteren Grenze der erzielten Umsätze darstellen. Die Mehrzahl der Fachleute kann mit einer ausreichenden Ausnutzung der notwendigen Anlagen rechnen¹⁰.

Der Kostenaufbau der Fachleute ist deshalb meistens von dem der Nichtfachleute nicht nur in mit der Fachmanneigenschaft zusammenhängender Beziehung verschieden, da hier Kostenursachen hinzukommen, die für umsatzschwache Tankstellen gar nicht in Frage kämen¹¹.

Innerhalb der beiden Fachleute-Kategorien sind die Verhältnisse natürlich ebenso wenig einheitlich wie bei den Nichtfachleuten. Immerhin lassen sich aber hier bestimmte Untergruppen von einander ähnlichen Tankstellen verschiedener Größenordnung feststellen, für welche es ohne Zweifel gewisse Normen gibt.

* * *

Es wird in dieser Arbeit deshalb meine Aufgabe sein, irgendeine Kompromißlösung zu suchen, die den Interessen und Besonderheiten aller Benzindetaillisten so gerecht als möglich wird und die vor allem auch die Konsumenten nicht benachteiligt.

¹⁰ Der Grund dafür ist wohl darin zu suchen, daß viele Fachleute nicht unbedingt auf Passanten angewiesen sind und unter den ihre übrigen Dienste beanspruchenden Kunden eine regelmäßige Käuferschaft besitzen. Fast jeder Automobilist ist ja mehr oder weniger in einer bestimmten Garage «zu Hause».

¹¹ Zum Beispiel der Verkauf auf Kredit unter periodischer Abrechnung.

Zu diesem Zwecke werde ich zuerst die Höhe jener Kosten festzustellen versuchen, die zusammen mit anderen Gegebenheiten vermutlich auch unter den Gesetzen des freien Marktes den Benzinpreis bestimmen würden. Nach meiner Auffassung sind das die relativ niedrigsten Kosten, d. h. die unter normalen Verhältnissen¹² niedrigsten Kosten jener Gruppe von Tankstellen, welche die größte marktmäßige Bedeutung besitzt. Das aber ist die Gruppe der *gebundenen Fachleute* mit verhältnismäßig einfachen Anlagen¹³; denn diese verkaufen einerseits — als die Mehrzahl aller Tankstellenhalter — den größten Teil des in der Schweiz abgesetzten Benzins und arbeiten andererseits unter normalen Verhältnissen mit den niedrigsten Kosten pro Liter.

Durch die eingehende Untersuchung einer größeren Anzahl von Tankstellen werde ich für sämtliche Voraussetzungen und Kostenursachen des Benzinverkaufes *Normen* festzustellen versuchen, die dann zuerst die Grundlage für die Feststellung der durch die Handelsmargen zu berücksichtigenden allgemeinen Höhe der Benzinverkaufskosten und später für die Abstufung und Festsetzung aller vier vorzuschlagenden Margen bilden sollen.

¹² Das heißt überall dort, wo normale, aber keine außergewöhnlich hohen Umsätze erzielt werden können.

¹³ Es sind damit möglichst einfache, aber immerhin den heutigen Anforderungen genügende Anlagen gemeint.

II. Grundsätzliche Fragen

3. Die Unterscheidung von Fachmann- und Nichtfachmannbetrieben

a) Die Unterscheidungsweise der Benzinmarktordnung

Die heutige Benzinmarktordnung und die EPK halten sich bei ihrer Unterscheidung von Fachmann- und Nichtfachmannbetrieben in bezug auf den Bezinverkauf ganz an die Betrachtungsweise des Autogewerbes und verlangen für die Zubilligung des Fachmanncharakters etwas schematisch nur die im Anhang wiedergegebenen, vorwiegend technischen und personellen Voraussetzungen.

b) Die Unterscheidungsweise der Konsumenten

Die im Anhang wiedergegebenen Fachmannbedingungen des Autogewerbes und der heutigen Benzinmarktordnung eignen sich sicher für verbandsinterne Beschränkungen der übersetzten Zahl von Fachmann-tankstellen und vermögen wahrscheinlich auch eine günstige erzieherische Wirkung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Autogewerbes auszuüben. Hingegen können sie natürlich nicht in gleicher Weise für die Unterscheidungsweise der Konsumenten zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten maßgebend sein; denn für die Konsumenten spielen alle branchepolitischen Gesichtspunkte keine Rolle, interessiert sie doch beim Benzintanken nur die tatsächlich fachmännische und rasche Bedienung. Das setzt nun allerdings das Vorhandensein eines Teils der Fachmannbedingungen des Autogewerbes voraus — so eine jederzeit leistungsbereite Kompressorenanlage, Behälter mit Kühlwasser, Reinigungsmaterial usw. — während andere — wie z. B. eine bestimmte Einstellfläche, Werkzeugmaschinen usw. — für sie *in diesem Zusammenhang* unwesentlich sind.

Noch wichtiger als das Vorhandensein aller erforderlichen technischen Anlagen ist für die Konsumenten aber eine wirklich fachmännische Bedienung durch qualifizierte Arbeitskräfte. Dafür bieten natürlich jene ausführlichen Fachmannbedingungen allein keine Gewähr; denn was würde den Konsumenten die vollkommenste

Serviceanlage nützen, wenn sich die Art und Weise des Service von jenem irgendeiner Nichtfachmann-tankstelle nicht wesentlich unterscheiden würde.

Ausnahmsweise sind tatsächlich auch einzelne Fachmannbetriebe anzutreffen, bei denen der Service durch dafür nicht qualifiziertes Personal (Frau des Meisters, Dienstmagd, Bürolist usw.) und durchaus nicht fachmännisch ausgeführt wird. Es kommt auch vor, daß die Bedienung wohl durch qualifiziertes Personal erfolgt, daß aber, um Zeit zu sparen, an den Wagen möglichst wenige zusätzliche und kostenlose Dienstleistungen freiwillig gemacht werden.

Die für die Konsumenten wesentlichen Unterscheidungsmerkmale sind recht einfach darzustellen. Für diese liegt *beim Benzin-tanken* nur dann ein «Fachmannbetrieb» vor,

- wenn sie ohne langes Kreuzen zur Tankstelle gelangen und nachher ohne Schwierigkeiten wieder wegfahren können,
- wenn die Tankstelle gegen die Unbill der Witterung geschützt ist (Überdachung),
- wenn sie sofort durch qualifiziertes Personal rasch und fachmännisch bedient werden, welches auf den ersten Blick sieht (bzw. sich selber davon überzeugt),
wie rasch es das Benzin in den betreffenden Stutzen strömen lassen darf, ohne daß das Benzin überläuft und den Kotflügel verschmiert,
wann der Tank voll ist,
ob einer der Pneus nicht mehr genug Druck besitzt und aufgepumpt werden sollte,
ob die Vorderscheiben schmutzig sind und gereinigt werden sollten,
ob noch genug Öl und Kühlwasser vorhanden sind,
ob immer genügend Kleingeld zur Verfügung steht, um nach der Bedienung sofort wechseln zu können,
- wenn die technischen Einrichtungen vorhanden und wirklich jederzeit leistungsbereit sind, um eine solche fachmännische Bedienung ermöglichen zu können,
- wenn für Notfälle nach Geschäftsschluß ein Läutwerk vorhanden ist, das aber nicht abgestellt wird, wenn der Meister zu Bett gehen will.

Diese Voraussetzungen einer wirklich fachmännischen Bedienung sind heute bei sehr vielen, einen ganz vorzüglichen Service pflegenden Fachmannbetrieben vorhanden, die sich deshalb auch vom Standpunkt der Konsumenten aus wesentlich vom Großteil der Nichtfachmannbetriebe und von jenen «Fachmannbetrieben» unterscheiden, deren Service diesen Anforderungen nicht zu genügen vermag und die in der *für die Konsumenten* wesentlichen Hinsicht aus diesem Grunde Nichtfachmannbetrieben gleichzusetzen sind.

c) Die Unterscheidungsweise dieser Untersuchung

Da es sich hier um eine vom Gemeininteresse ausgehende wissenschaftliche Arbeit handelt, so können dafür nicht irgendwelche formelle Fachmannbedingungen des Autogewerbes maßgebend sein, sondern nur das Vorhandensein einer im Sinne der Konsumenten wirklich fachmännischen Bedienung.

Wenn im folgenden von Fachmannbetrieben gesprochen wird, so werden damit deshalb immer solche Unternehmungen des Autogewerbes gemeint sein, die diese wesentlich strengeren Bedingungen erfüllen, was im allgemeinen ja auch wirklich der Fall ist. Andererseits werden alle Aussagen über Nichtfachleute neben deren Großteil auch die einen den Ansprüchen der Konsumenten nicht genügenden, zu wenig fachmännischen Service pflegenden «Pseudofachleute» betreffen.

Auf alle Fälle läßt sich bereits hier feststellen, daß zwischen Unternehmungen, die diese Voraussetzungen eines im Sinne der Konsumenten fachmännischen Service erfüllen, und solchen, die diese nicht erfüllen, grundsätzliche Kostenunterschiede bestehen müssen.

4. Die Unterscheidung von freien und gebundenen Tankstellen

Als «gebunden» werden im Benzinhandel solche Tankstellen bezeichnet, deren Halter durch einen auf kürzere oder längere Dauer abgeschlossenen Vertrag zum ausschließlichen Einkauf bei einer einzigen Benzinlieferantin verpflichtet ist, welche als Gegenleistung dem Betreffenden normalerweise die Tank- und Ausschankanlagen zur Verfügung stellt.

«Frei» sind dementsprechend alle übrigen Tankstellenhalter, die ihr Benzin bei beliebigen Lieferanten einkaufen können und normalerweise eigene Tank- und Ausschankanlagen besitzen.

Zwischen freien und gebundenen Tankstellenhaltern bestehen deshalb im Umfange der mit den Tank- und Ausschankanlagen zusammenhängenden Abschreibungs-, Zins-, Unterhalts- und Versicherungskosten grundsätzliche Kostenunterschiede.

5. Die Treibstoffabgabe an die Konsumenten

a) Der Begriff «Service»

Mit dem allgemeinen Ausdruck «Service» werden üblicherweise alle Dienstleistungen bezeichnet, die an intakten Motorfahrzeugen zur Erhaltung oder Erstellung der Fahrbereitschaft vorgenommen werden.

Es gehören dazu beispielsweise:

Abgabe von Treibstoff und Öl,
Nachfüllen von Kühlwasser,
Kontrollieren, Pumpen und Flicken von Pneus,
Reinigung der Scheiben,
Schmierarbeiten,
Kontrollieren und eventuelles Aufladen der Batterien,
Wagenwaschen und
Erteilung von Ratschlägen.

Dagegen wird im allgemeinen die Ausführung von irgendwelchen größeren Reparaturen nicht zum Service gezählt.

Der Ausdruck «Service» wird verwendet, ob alle oder nur einzelne dieser Arbeiten ausgeführt werden. Im Zusammenhang mit der Abgabe von Treibstoff und Öl werden einige dieser Dienstleistungen üblicherweise ohne zusätzliche Berechnung verabfolgt.

b) Durchschnittliche Bezugsmenge und Dauer einer Bedienung

Nach den übereinstimmenden Ansichten der meisten befragten Benzinverkäufer sind auch heute noch *ungefähr 20 Liter* als durchschnittliche Bezugsmenge der Konsumenten anzunehmen¹. Nur wo vorwiegend Motorradfahrer bedient werden, wird der Durchschnitt niedriger sein.

Die Art der Abgabe allerdings hat sich mit dem Aufkommen der modernen Durchlaufzähler etwas gewandelt, indem heute meistens entweder das Auffüllen des Tankes oder Benzin für einen bestimmten runden Frankenbetrag, und immer seltener eine bestimmte Literzahl, verlangt werden.

Die *Dauer* einer Bedienung kann sehr verschieden sein. Es ist nicht etwa so, daß eine Bedienung um so länger dauern muß und deshalb um so mehr kostet, je vollkommener ein Service ist und je mehr den Automobilisten neben der eigentlichen Treibstoff- oder Ölabgabe noch geboten wird. Die Bedienungsdauer hängt zum größeren Teile von der Leistungsfähigkeit und der Leistungsbereitschaft der betreffenden Tankstellen ab, so daß die erforderlichen Service-Zeiten gerade bei Service-Stationen — wo den Automobilisten erfahrungsgemäß am meisten geboten wird — oft wesentlich kürzer sind als bei Tankstellen, wo überhaupt nur gerade Benzin eingefüllt wird.

Nach den ziemlich übereinstimmenden Ansichten der befragten Verkäufer und den Resultaten vorgenommener Messungen dürfen *5 Minuten* heute als Mittel der Bedienungszeiten betrachtet werden¹. Muß nur Benzin nachgefüllt werden, so wird die Bedienungsdauer oft etwas kürzer sein.

¹ Vgl. Gutachten Marbach I, S. 44 und 116.

III. Betriebswirtschaftliche Seite der Untersuchung

6. Verwendete betriebswirtschaftliche Grundbegriffe

Die folgende Untersuchung des Kostenaufbaus bei Fachmann- und Nichtfachmannbetrieben¹ ist vollständig auf die von Walther² neu- oder weiterentwickelten Begriffe und Untersuchungsmethoden aufgebaut, wobei hier dessen Theorie der Leistungserstellung³ von besonderer Bedeutung ist. Die folgende kurze Zusammenfassung dieser betriebswirtschaftlichen Auffassungen soll die Darstellung und das Verständnis meiner Arbeit erleichtern.

a) Die Unterscheidung von «Unternehmung» und «Betrieb»

Die Unterscheidung von «Unternehmung» und «Betrieb» bildet die Grundlage des ganzen modernen betriebswirtschaftlichen Denkens und wird auch die Lösung der hier gestellten Aufgaben ermöglichen.

Unter einer «Unternehmung» versteht man *eine für den Markt Leistungen erzeugende Sonderwirtschaft*⁴. Sie sucht irgendein wirtschaftliches Ziel zu erreichen, wobei der Erfolg dieses Bemühens weitgehend von äußeren Umständen und Zufällen mitbestimmt wird. So können Naturkräfte, staatliche Eingriffe, ungünstige Geschäftslage usw. ihren Erfolg beeinträchtigen, während günstige Konjunkturverhältnisse, besonders glückliche Unternehmerdispositionen, Kartellierungen usw. ihren Erfolg auch vermehren können. Die enge Verbundenheit mit der Umwelt kommt unter anderem in der Buchhaltung zum Ausdruck, wo die Buchungen und die Aufstellung von Bilanzen und Erfolgsrechnungen vorwiegend äußeren Erfordernissen Rechnung tragen müssen. Deshalb lassen sich solche Unterlagen bei Kostenvergleichen nicht unmittelbar verwenden.

¹ Hier wird «Betrieb» natürlich nicht in betriebswirtschaftlichem Sinne aufgefaßt.

² Einführung in die Wirtschaftslehre der Unternehmung. Zürich 1947.

³ a. a. O., S. 230 ff.

⁴ Genauer: «Unter Unternehmung verstehen wir eine dauernde, wirtschaftliche Leistungen für Dritte erstellende, über Vermögen verfügende, einheitlich geleitete, selbständige Zusammenfassung menschlicher Arbeitskraft» (a. a. O., S. 6).

Eine Unternehmung kann aber auch von allen äußeren Einflüssen losgelöst betrachtet werden, welcher spezielle Aspekt der Unternehmung dann als «Betrieb» bezeichnet wird: *Unter Betrieb versteht man die unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu betrachtende Leistungserstellung der Unternehmung*⁵. Es handelt sich dabei um die Erreichung des von der Unternehmung verfolgten wirtschaftlichen Zieles auf möglichst wirtschaftliche Art und Weise⁶.

Wenn dieses wirtschaftliche Verfahren, die Art und Weise der Leistungserstellung, überprüft und verglichen werden sollen, so dürfen die Resultate einer solchen Untersuchung nicht durch mehr oder weniger zufällige äußere Umstände und durch vielleicht ganz willkürliche Bewertungen des Vermögens in den Geschäftsbuchhaltungen getrübt werden. Die «Kosten» der Leistungserstellung müssen deshalb in objektiver Weise durch eine Betriebsabrechnung festgestellt werden, wofür wiederum eine objektive und von jeglichen willkürlichen Einflüssen freie Bewertung, Abschreibung und Verzinsung der «Betriebsvermögen»⁷ notwendig ist. Dies führt zur Unterscheidung von «Aufwand» und «Kosten»:

Unter *Aufwand* versteht man den in der Erfolgsrechnung der Unternehmung verbuchten, irgendwie in Geldeinheiten bewerteten und in Geldeinheiten ausgedrückten gesamten Vermögensabgang⁸,

und unter *Kosten* den in der Betriebsabrechnung aufgezeichneten, mit Rücksicht auf die Kontrolle der Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung *nach gleichbleibenden, objektiven Regeln bewerteten*, durch die Leistungserstellung bedingten Vermögensabgang⁹.

Es muß kaum besonders begründet werden, daß für eine vergleichende Untersuchung nur so aufgefaßte «Betriebe» und «Kosten» in Frage kommen können. Die Unternehmungen der Wirklichkeit kennen aber im allgemeinen nur das irgendwie und meist willkürlich bewertete Unternehmungsvermögen und ihre «Auf-

⁵ Walther, S. 12.

⁶ Dieser *betriebswirtschaftliche* Betriebsbegriff darf auf keinen Fall mit allen übrigen gebräuchlichen und meistens mehr technischen Betriebsbegriffen (z. B. im Sinne von Werkstätte) verwechselt werden.

⁷ Siehe Kapitel 7, a) «Betriebsvermögen», S. 23 f.

⁸ Walther, S. 20.

⁹ Walther, S. 21.

wände» einigermaßen, während sie über ihren «Betrieb» nur selten Klarheit besitzen. Einem betriebsfremden Gutachter muß die Beschaffung genügender Unterlagen darüber noch viel schwerer fallen.

Übrigens hat auch Marbach bereits 1935/36 in seinen Untersuchungen eine ähnliche Unterscheidung vorgenommen, indem er überall womöglich «objektive Kosten» im Gegensatz zu den verbuchten «subjektiven Kosten» festzustellen suchte¹⁰. So schrieb er auf Seite 43 seines damaligen ersten Gutachtens zum Beispiel: «... Subjektive Geschäftsverhältnisse sind nicht maßgebend für die Ermittlung objektiver Kosten. Den Staat dürfen sie steuerpolitisch, aber nicht preispolitisch interessieren...».

b) Leistungserstellung und Kostenabhängigkeit

Unter «Kostenabhängigkeit» fassen wir alle Fragen zusammen, die man — meist ohne sich darüber Rechenschaft zu geben, daß es sich um mehrere, ganz verschiedene Abhängigkeiten handelt — gewöhnlich als «Abhängigkeit der Kosten vom Beschäftigungsgrad» zu bezeichnen pflegt.

Die Kosten eines Betriebes sind aber ebenso von dessen «Kapazität¹¹», «Leistungsbereitschaft¹²» und «Beschäftigung¹³», wie vom «Beschäftigungsgrad¹⁴» abhängig, und stehen mit diesen allen in direktem, kausalem Zusammenhang.

Am Beispiel irgendeiner Tankstelle läßt sich dies ohne weiteres erklären: Die Höhe der Benzinverkaufskosten hängt zweifellos nicht einzig von der Größe des erzielten Umsatzes (d. h. im weiteren Sinne vom Beschäftigungsgrad) ab, sondern auch von der Größe der Anlagen (d. h. von der Kapazität), vom Vorhandensein

¹⁰ Bericht über die Betriebs- und Kostenverhältnisse von Unternehmen des Autogewerbes mit zisternenweisem Benzinbezug unter besonderer Berücksichtigung ihres Benzingeschäftes. Bern 1935. (Insbesondere S. 32 unten f., S. 39 oben, S. 41 und S. 43 f.).

Bericht über die Betriebs- und Kostenverhältnisse von Unternehmen der Fachleute-Benzinbezüger des Autogewerbes mit Kleinhandelsmargen, unter besonderer Berücksichtigung ihres Benzingeschäftes. Bern 1936.

¹¹ Siehe A. Walther, S. 230 f.

¹² a. a. O., S. 233 f.

¹³ a. a. O., S. 234.

¹⁴ Ein Beschäftigungsgrad ergibt sich, wenn man die effektive und pro Periode gemessene Beschäftigung durch die mit den gleichen Einheiten gemessene Kapazität dividiert und das resultierende Verhältnis mit einem bestimmten Prozentsatz zum Ausdruck bringt; vgl. Walther, S. 235.

von speziellem Servicepersonal und der Größe der Benzinvorräte (d.h. von der Leistungsbereitschaft) und der Art und Weise des Benzinverkaufes (d.h. von der Beschäftigung).

Wir dürfen deshalb niemals Kosten — seien es nun Gesamt- oder Einheitskosten — ohne weiteres miteinander vergleichen, ohne zuvor zu prüfen, ob die fraglichen Betriebe einerseits eine gleiche Kapazität, Leistungsbereitschaft und Art und Weise der Beschäftigung besitzen, und ob sie andererseits den gleichen Beschäftigungsgrad erzielt haben. Wirklich vergleichbar sind Kosten immer nur unter der Voraussetzung gleicher derartiger Bedingungen.

Diese Erkenntnis ist für die vorliegende Untersuchung besonders wichtig; denn würden die Einheitskosten von verschiedenen Fachmann- und Nichtfachmann-tankstellen unmittelbar miteinander verglichen, so führte dies sehr wahrscheinlich zum Resultat, daß die Einheitskosten von Nichtfachmannbetrieben im allgemeinen bedeutend höher seien, weil hier die gleichen Anlagen meistens einen viel niedrigeren Beschäftigungsgrad als bei Fachleuten erreichen.

7. Die Verzinsung und Abschreibung des Betriebsvermögens

a) Das Betriebsvermögen

Unter «*Betriebsvermögen*» versteht man das im Betrieb vorhandene Umlaufs- und Anlagenvermögen, das zur Leistungserstellung eingesetzt werden kann und zur Berechnung der kalkulatorischen Zinskosten maßgebend ist¹⁵.

Im Falle einer Benzintankstelle kann es sich zusammensetzen aus:

- der Leistungserstellung dienendem Anlagenvermögen, wie speziellen Bauwerken, Überdachungen, Bodenbelag, für Zu- und Wegfahrt benutzter Bodenfläche, installierten Treibstofftanks und montierten Tanksäulen, Preßluftanlagen, Werkzeug, Putzmaterial und diversem Zubehör;
- der Leistungserstellung dienendem Umlaufvermögen, d.h. in unserem Falle Treibstoffvorräten.

¹⁵ Walther, S. 159 f.

Eine genaue Feststellung und Bewertung des Betriebsvermögens setzt das Vorhandensein genügender buchhalterischer Unterlagen (wie Anlagenkarteien, Inventare, vollständige Anschaffungsbelege usw.) voraus. Da solche Belege oft gar nicht vorhanden sind oder einem betriebsfremden Gutachter nicht vorgelegt werden, ist ein solcher oft auf eine schätzungsweise Bestimmung der mutmaßlichen Anschaffungs- und Restwerte angewiesen.

b) Die Verzinsung des Betriebsvermögens

Es handelt sich hier um eine rein kalkulatorische Verzinsung des nach objektiven Grundsätzen bewerteten Betriebsvermögens zu einem landesüblichen Zinsfuß (gegenwärtig ca. 4 %), und nicht etwa um die in den Geschäftsbuchführungen verbuchten Fremd- und Eigenkapitalzinsen. Fremd- und Eigenkapital sind ja auch zusammen nicht mit dem Betriebsvermögen identisch, da einerseits nicht das ganze Unternehmungsvermögen unbedingt der Leistungserstellung dienen muß und andererseits die Vermögenswerte in der Bilanz zwecks Bildung stiller Reserven oft viel stärker als in der Betriebsabrechnung abgeschrieben sind.

Im allgemeinen kann die kalkulatorische Zinsberechnung auf Grund des sich nach Abzug der kalkulatorischen Abschreibung ergebenden Restwertes vorgenommen werden, da sich die Betriebsvermögen der meisten Unternehmungen aus zahlreichen Vermögensbestandteilen zusammensetzen, welche sich alle in verschiedenen Stadien der Abschreibung befinden — einige befinden sich ganz am Anfang ihrer Gebrauchsdauer und andere bereits am Ende — so daß sich die zum Teil großen und zum Teil kleinen kalkulatorischen Zinsbelastungen unter sich in genügendem Maße ausgleichen und man den kalkulatorischen Zins ohne weiteres vom Restwert des ganzen Betriebsvermögens berechnen darf.

Anders ist es aber überall dort, wo in einer Unternehmung das Betriebsvermögen aus einer einzigen großen Anlage besteht, wo ein Vermögensbestandteil wertmäßig von überwiegender Bedeutung ist (wie z. B. im Gastgewerbe das Hotelgebäude und beim Benzinverkauf die Tankanlage), oder wo Kostenvergleiche zwischen verschiedenen Verfahren vorgenommen werden sollen. Hier steht immer ein einziger Vermögensbestandteil im Vordergrund, bei dem eine Ungleichheit der Zinsbelastung im Laufe der Ge-

brauchsdauer durch nichts ausgeglichen würde, während dessen Gebrauchswert immer mehr oder weniger gleich groß ist. In solchen Fällen muß deshalb eine Berechnungsmethode verwendet werden, die auch für den einzelnen Vermögensbestandteil während der ganzen Gebrauchsdauer gleichbleibende Zinsbelastungen ergibt.

Obschon eine genaue Berechnung gleichbleibender Zinsbelastungen keine Schwierigkeiten bereitet¹⁶, verwendet man dabei am besten die bekannte Faustregel, *dauernd den halben Anschaffungswert zu verzinsen*; denn die bei dieser Berechnungsmethode tolerierte kleine Ungenauigkeit macht ja noch immer viel weniger aus, als die Fehlerhaftigkeit der in der Wirklichkeit zur Bestimmung der mutmaßlichen Gebrauchsdauer immer notwendigen groben Schätzungen¹⁷.

Diese einfache Berechnungsmethode eignet sich auch für die vorliegende Arbeit am besten, so daß in den folgenden Kostenberechnungen die kalkulatorischen Zinsen immer auf Grund der halben effektiven oder mutmaßlichen Anschaffungswerte berechnet sein werden.

c) Die Abschreibung des Betriebsvermögens

Es handelt sich hier um eine rein kalkulatorische Abschreibung des Betriebsvermögens, bei der allein die voraussehbare, durch den Gebrauch der Anlagen und durch das Überholtwerden durch technische Neuerungen bedingte Wertverminderung des Anlagenvermögens berücksichtigt werden muß. Durch die kalkulatorische Abschreibung wird der Anschaffungswert der verschiedenen Anlagen in jährlichen gleichbleibenden Raten auf deren mutmaßliche Gebrauchsdauer verteilt. Wird z. B. eine heute für Fr. 3000.— angeschaffte Tanksäule voraussichtlich in 10 Jahren ersetzt werden müssen, so ergeben sich jährliche Abschreibungen von 10 % des Anschaffungswertes oder von Fr. 300.—.

¹⁶ Eine solche müßte auf Grund folgender Formel erfolgen:

$$\begin{array}{ll} \text{Anschaffungspreis} & = x \\ \text{Gebrauchsdauer} & = n \\ \text{Zinsfuß} & = p \\ \text{jährliche Zinskosten} & = \frac{1}{2}x \cdot \frac{n+1}{n} \cdot \frac{p}{100} \end{array}$$

¹⁷ Diese einfache Methode ist von Walther und Kunz (Hotel-Rechnungswesen, S. 10) bereits für die Hotellerie vorgeschlagen worden; ferner verwenden sie gewisse Benzinimportgesellschaften zur Berechnung der Zinskosten ihrer bei gebundenen Tankstellen stehenden Anlagen.

Dagegen kann natürlich in den Geschäftsbuchführungen der Unternehmung mehr oder weniger frei und willkürlich nach irgendwelchen Gesichtspunkten abgeschrieben werden — sei es unter dem Gesichtspunkt möglichst großer Reservenbildung oder Selbstfinanzierung, oder gemäß den Steuervorschriften — wenn dabei nur nicht die Vermögensverhältnisse günstiger dargestellt werden, als sie es wirklich sind.

8. Die durch die Margenordnung zu berücksichtigende allgemeine Höhe der Benzinverkaufskosten

a) Allgemeines

Wie bereits in der Einführung festgestellt, soll in diesem Kapitel der Ausgangspunkt für die später auf Grund von weiteren Überlegungen vorzuschlagende Margenfestsetzung und -Abstufung geschaffen werden, indem die Höhe jener Kosten festgestellt werden soll, die zusammen mit anderen Gegebenheiten vermutlich auch unter den Gesetzen des freien Marktes den Benzinpreis bestimmen würden.

Da dies aber nach meiner Auffassung die unter normalen Verhältnissen niedrigsten Kosten jener Gruppe von Tankstellen sind, welche die größte marktmäßige Bedeutung besitzen, gehe ich dabei aus den in der Einführung dargestellten Gründen von den Verhältnissen von *gebundenen Fachleuten* mit verhältnismäßig einfachen Anlagen aus.

Ich habe durch die eingehende Untersuchung einer größeren Anzahl von Tankstellen¹⁸ für jede einzelne von deren Voraussetzungen und Kostenursachen allgemeine *Normen* festzustellen versucht und bin dabei in bezug auf diese gebundenen Fachleute zu folgenden Ergebnissen gekommen:

In bezug auf den Jahresumsatz:

Bei einer derartigen Tankstelle kann ein *Umsatz von rund 75 000 Litern* als normal betrachtet werden. Es entspricht dies einem Beschäftigungsgrad von 75 %, wenn pro Tanksäule unter

¹⁸ Die einzelnen Ergebnisse dieser Erhebungen sind in den Tabellen auf S. 32 und 44 dargestellt.

der Voraussetzung einer normalen vollen Ausnutzung mit einer Jahreskapazität von 100 000 Litern gerechnet wird.

In bezug auf das Betriebsvermögen:

Das Betriebsvermögen einer solchen gebundenen Fachleute-Tankstelle setzt sich normalerweise aus folgenden Vermögensteilen zusammen, sofern nur eine einzige Tanksäule vorhanden ist:

— <i>Bodenfläche für Zu- und Wegfahrt:</i>	
100 m ² (10 × 10 m) zu Fr. 20.— per m ²	2 000.—
— <i>Bodenbelag und Überdachung:</i>	
100 m ² Bodenbelag zu ca. Fr. 10.— per m ² , einfache Überdachung, ca. Fr. 5000.—; mutmaßliche Gebrauchsdauer 33 Jahre	6 000.—
— <i>Kompressorenanlage:</i>	
Kapazität gemäß Fachmannbedingungen, 3-PS-Motor; mutmaßliche Gebrauchsdauer 10 Jahre, ganzer Anschaffungswert Fr. 2000.—: davon als Anteil $\frac{1}{2}$ ¹⁹	1 000.—
— <i>Diverses Zubehörmaterial:</i>	
(Preßluftschlauch, Reifenfüllpistole oder Luftwaage, Eimer, Mischtrichter usw.); mutmaßliche Gebrauchsdauer 3 Jahre	200.—
— <i>Durchschnittlicher Benzinvorrat:</i>	
ca. 2000 Liter à 59,5 Rp.	1 190.—
	Total 10 390.—

In bezug auf die einzelnen Kostenarten:

<i>Serviceelöhne:</i>	je 5 Minuten und 20 Liter pro Bedienung; Stundenlohn Fr. 2.40 ²⁰
<i>Verwaltungslöhne:</i>	15 Minuten pro Tag für die Benzinkontrolle, 8 Stunden pro Monat für Debitorenbuchführung, Fakturierung usw.,

¹⁹ Die Kompressorenanlage dient sowohl der Werkstätte wie dem Service.

²⁰ Mancherorts kommen hierzu noch gewisse Bereitschaftslöhne.

Fr. 100.— pro Jahr als Anteil an den allgemeinen Buchhaltungskosten²¹;
Stundenlohn je Fr. 3.—

*Lohnzusatzkosten*²²: 8 %

Abschreibungskosten: Bodenbelag und Überdachung
3 % von 6000.—
Kompressorenanlage 10 % von 1000.—
Zubehörmaterial 33 % von 200.—

Zinskosten: Bodenfläche 4 % von 2000.—
Benzinvorrat 4 % von 1190.—
Bodenbelag — Überdachung
4 % von 3000.—
Kompressorenanlage 4 % von 500.—
Zubehörmaterial 4 % von 100.—

Anteil Büromiete: pro Monat 20 % von Fr. 30.—²³

Haftpflichtversicherung: pro Jahr Fr. 15.—
(Pauschalprämie pro Tanksäule)

*Feuerversicherung*²⁴: 1½ % von Fr. 10 000.—

Stromverbrauch: Kompressor: pro Tag 1,1 kWh à 25 Rp., davon ⅓ fest und ⅔ variabel²⁵
Beleuchtung: pro Jahr 750 Beleuchtungsstunden à 10 Rp.²⁵
Läutwerk: pro Jahr pauschal Fr. 5.—

Telefon: pro Jahr 50 Gespräche à 20 Rp.

Postmarken: Versendung von 25 Fakturen pro Monat, je 10 Rp. Porto

Putzmaterial: pro Jahr Fr. 30.— für Hirschleder, Schwämme und Lumpen

²¹ Freie Schätzung.

²² SUVA- und AHV-Beiträge, Krankenkassenbeiträge, Ferien- und Feiertagsentschädigungen, Gratifikationen usw.

²³ Freie Schätzung.

²⁴ Einheitsprämiensatz der schweiz. Versicherungsgesellschaften.

²⁵ Glühlampen oder Neonröhren von total 250 Watt, 40 Rp. per kWh.

<i>Mengenverluste:</i>	Benzinverdunstung ²⁶ : pro Jahr 100 Liter übrige Mengenverluste: 1 ‰
<i>Unterhalt der Bauwerke:</i>	pro Jahr ca. Fr. 100.— ²⁷
<i>Unterhalt der Einrichtungen:</i>	Kompressorenanlage: pro Jahr $\frac{1}{2}$ von ca. Fr. 100.—
<i>Büromaterial:</i>	pro Jahr je ca. 300 Rechnungsformulare und Kuverts à 2 Rp., Bonbücher oder Quittungs- hefte für total Fr. 45.—

Diesen Normen der in Frage kommenden Voraussetzungen und Kostenursachen entsprechen Kosten, mit denen ein in jeder Beziehung *wirtschaftlich* arbeitender Betrieb normalerweise zu rechnen hat und die ungefähr den von den «Plankostenvergleichen»²⁸ her bekannten Plan-, Soll- oder Standardkosten entsprechen.

b) Normalkosten eines gebundenen Fachmannbetriebes

Die zuvor dargestellten Normen über Jahresumsatz, Betriebsvermögen und Kostenarten eines gebundenen Fachmannbetriebes der erwähnten Größenordnung ergeben folgenden Kostenaufbau:

²⁶ Es wird oft angenommen, daß auch die Benzinverdunstung — nicht nur die Mengenverluste durch Verschütten, zuviel Einfüllen usw. — proportional mit dem Umsatz zunehme.

In Wirklichkeit hängt die jährliche Benzinverdunstung hauptsächlich von der Tankanlage ab (unterirdischer oder oberirdischer Tank, großer oder kleiner Tank, kurze oder lange Rohrleitungen, ungedeckte, sonnige oder schattige Lage usw.).

Eine Rolle spielt die Größe des Umsatzes allerdings insofern, als bei jeder Nachfüllung des Tanks ebensoviel benzingesättigte Luft, wie Benzin eingefüllt wird, durch das Entlüftungsrohr entweicht. Andererseits verdunstet das sich in der Säule befindende und von der Sonne erwärmte Benzin besonders stark, so daß hier bei einem regeren Umsatze wiederum eher weniger verlorenggeht.

Das genaue Maß der Verdunstung läßt sich natürlich nirgends feststellen. Immerhin ist es bestimmt weit geringer, als gemeinhin angenommen wird.

²⁷ Die Unterhaltskosten der speziell dem Service dienenden Bauwerke hängen ganz von der Art des Bodenbelages und der Konstruktion der Überdachung ab. Die hier eingesetzten Fr. 100.— dürfen nach meinen Feststellungen als ein guter Mittelwert betrachtet werden.

²⁸ Siehe Walther, S. 325 ff.

Kostenart	Gesamtkosten in Fr.			Einheitskosten in Rp. pro Liter
	fest	variabel	total	
1. Personalkosten:				
Servicelöhne		750.—	750.—	1,00
Verwaltungslöhne		650.—	650.—	0,85
Lohnzusatzkosten		110.—	110.—	0,15
2. Abschreibungskosten:				
Kompressorenanlage	100.—			} 0,46
Zubehörmaterial	65.—		345.—	
Bauwerke	180.—			
3. Zinskosten:				
Boden	80.—			} 0,37
Übriges Betriebsvermögen	190.—		270.—	
4. Fremdkosten:				
Anteil Büromiete		75.—	75.—	0,10
Haftpflichtversicherung	15.—		15.—	0,02
Feuerversicherung	15.—		15.—	0,02
Stromverbrauch	115.—	70.—	185.—	0,25
Telefon		10.—	10.—	0,01
Postmarken		30.—	30.—	0,04
Putzmaterial		30.—	30.—	0,04
Mengenverluste	60.—	90.—	150.—	0,20
Unterhalt Einrichtungen	50.—		50.—	0,07
Unterhalt Bauwerke	100.—		100.—	0,13
Büromaterial		55.—	55.—	0,07
Feste Kosten	970.—		970.—	1,29
Variable Kosten		1870.—	1870.—	2,50
Gesamt- u. Einheitskosten bei 75 000 l	970.—	1870.—	2840.—	3,79

Rechnen wir diese unter der Voraussetzung eines Jahresumsatzes von 75 000 Litern ermittelten Normalkosten vergleichsweise auch auf andere Umsätze um, so ergeben sich zwischen 30 000 und 100 000 Litern folgende Einheitskosten:

Umsatz in Litern	Kosten in Rappen pro Liter		
	Fest ²⁹	Variabel	Total
30 000	3,2	2,5	5,7
40 000	2,4	2,5	4,9
50 000	1,9	2,5	4,3
60 000	1,6	2,5	4,1
70 000	1,4	2,5	3,9
75 000	1,3	2,5	3,8
80 000	1,2	2,5	3,7
90 000	1,1	2,5	3,6
100 000	1,0	2,5	3,5

Die als Ausgangspunkt für die Festsetzung und Abstufung der Benzinmargen zu verwendenden Bezinverkaufskosten eines wirtschaftlich arbeitenden gebundenen Fachmann-Tankstellenhalters betragen also nach meiner Auffassung und Berechnung unter normalen Umsatzverhältnissen rund 4 Rappen pro Liter, wobei noch kein Unternehmerlohn oder Gewinn des Tankstellenhalters eingerechnet ist. Dessen Entschädigung hätte durch einen angemessenen Umsatzgewinn zu erfolgen, der so bemessen sein müßte, daß auch etwas umsatzschwächere Tankstellen noch einen bescheidenen Verdienst erzielen können.

*c) Die Benzinverkaufskosten
von sechs wirklichen gebundenen Fachleute-Tankstellen*

Auf der folgenden Tabelle sind die unter der Voraussetzung der im Jahre 1947 erzielten Umsätze entstandenen und nach Kostenarten gegliederten Einheitskosten von sechs wirklichen gebundenen Fachleute-Tankstellen dargestellt, deren Untersuchung zusammen mit jener von weiteren Tankstellen die Grundlagen für die Feststellung der zuvor dargestellten Kostennormen geliefert hat.

Vergleichsweise sind der Tabelle auch die Durchschnittszahlen dieser sechs Tankstellen und die zuvor berechneten Normalkosten beigelegt ³⁰.

²⁹ Die Bezeichnungen «fest» und «variabel» beziehen sich auf die Gesamtkosten.

³⁰ An dieser Tabelle ist ganz besonders die festzustellende Tatsache interessant, daß die Höhe der Benzinverkaufskosten durchwegs zu mehr als drei Vierteln durch Personal-, Abschreibungs- und Zinskosten bestimmt wird, von welchen

Kosten in Rappen pro Liter verkauftes Benzin
Gebundene Fachleute

Kostenarten	A*	B	C*	D*	E*	F*	Durchschnitt	Normalkosten
Umsatz 1947 in Lit.:	55000	60800	65100	74000	150000	150000	92500	75000
Servicelöhne	1,39	0,42	0,96	1,00	1,67	0,92	1,06	1,00
Verwaltungslöhne	0,94	0,26	1,38	0,63	0,57	0,67	0,91	0,85
Lohnzusatzkosten	0,18	0,15	0,18	0,08	0,18	0,13	0,15	0,15
Abschreibungskosten	0,85	0,22	0,65	0,24	0,23	0,10	0,38	0,46
Zinskosten	0,78	0,16	0,50	0,19	0,31	0,09	0,34	0,36
Anteil Büromiete	0,14	0,07	0,08	0,07	0,02	0,16	0,09	0,10
Allmendgebühr	—	—	—	—	—	—	—	—
Feuer- und Haftpflichtversicherung	0,08	0,02	0,04	—	0,01	0,00	0,03	0,04
Stromverbrauch	0,25	0,19	0,35	0,32	0,28	0,06	0,24	0,25
Telefon	0,02	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	0,01	0,01
Postmarken	0,01	0,10	—	0,07	0,02	0,04	0,04	0,04
Putzmaterial	0,07	0,04	0,05	0,12	0,03	0,11	0,07	0,04
Mengenverluste	0,28	0,11	0,21	0,20	0,08	—	0,15	0,20
Unterhalt Einrichtungen	—	0,08	—	0,07	0,04	0,00	0,03	0,07
Unterhalt Bauwerke	0,18	0,16	0,15	—	0,07	—	0,09	0,13
Büromaterial	0,05	0,08	0,04	0,16	0,05	0,06	0,07	0,07
<i>Feste Kosten</i>	2,26	0,86	1,74	0,82	1,55	0,25	1,25	1,29
<i>Variable Kosten</i>	2,96	2,22	2,86	2,36	2,02	2,08	2,42	2,50
<i>Einheitskosten</i>	5,2	3,1	4,6	3,2	3,6	2,3	3,7	3,8

* Tankstellen, deren Anlagen bei normaler voller Ausnutzung einer Jahreskapazität von rund 200 000 Litern entsprechen.

Kostenarten auch alle dort festzustellenden größeren Abweichungen der Einheitskosten von den Durchschnitts- und Normalwerten herrühren.

Da nun die Personal-, Abschreibungs- und Zinskosten letztlich von der Art und Weise des Benzinverkaufes, vom Betriebsvermögen und von der Größe des erzielten Umsatzes abhängig sind, so kann man diese ohne weiteres als die Höhe der Benzinverkaufskosten hauptsächlich bestimmenden Gegebenheiten bezeichnen.

Das Resultat dieser wie jeder Benzinverkaufskostenberechnung hängt deshalb nur in geringem Maße von der Art und Weise der Berechnung oder der Zugehörigkeit des Untersuchenden zu einer bestimmten betriebswirtschaftlichen Schule, sondern fast ausschließlich von den in bezug auf diese drei Hauptfaktoren zugrunde gelegten Voraussetzungen ab.

9. Die grundsätzlichen Kostenunterschiede zwischen Fachleute- und Nichtfachleutetankstellen

a) Die Ursachen von Kostenunterschieden

Im einleitenden Kapitel über «die Unterscheidung von Fachmann- und Nichtfachmannbetrieben³¹» sind eine ganze Reihe von Voraussetzungen angeführt, die alle erfüllt sein müssen, wenn ein Service in jeder Beziehung als fachmännisch gelten soll. Diesen Voraussetzungen entsprechen folgende, in einem im Sinne der Konsumenten fachmännischen Service kostenlos inbegriffenen Dienstleistungen:

Nachfüllen von Kühlwasser,
Kontrollieren und Pumpen von Pneus und
Reinigung der Scheiben.

Natürlich müssen diese zusätzlichen kostenlosen Dienstleistungen nicht bei jeder Bedienung verabfolgt werden, so daß für einen Fachmann weniger die Bedienung der Kunden selber, als vor allem das Zurverfügunghalten der dazu notwendigen technischen Einrichtungen zusätzliche Kosten verursacht.

Fachmannbetriebe im Sinne der Konsumenten haben demzufolge mit folgenden *zusätzlichen Kosten* zu rechnen:

- *In bezug auf feste Kosten:* Abschreibung, Zins, Unterhalt und fester Kraftstromverbrauch der Kompressorenanlage sowie Zins und Abschreibung des Zubehörmaterials.
- *In bezug auf variable Kosten:* Variabler Kraftstromverbrauch der Kompressorenanlage, Verbrauch von Reinigungsmaterial (namentlich im Zusammenhang mit der Scheibenreinigung).

Bei der Feststellung der Kostenunterschiede spielt es natürlich keine Rolle, ob vom Kostenaufbau der Fach- oder Nichtfachleute ausgegangen und entweder die Mehrkosten der einen oder die Minderkosten der anderen Kategorie festgestellt werden. Da aber aus grundsätzlichen Erwägungen schon vorher die Kosten der gebundenen³² *Fachleute* als Ausgangspunkt für die Feststellung aller

³¹ Vgl. S. 15 ff.

³² Es kommt in diesem Zusammenhang zwar nicht darauf an, ob die sich gegenübergestellten Fachleute- und Nichtfachleutetankstellen frei oder gebunden sind; die Unterschiede sind in beiden Fällen dieselben.

Kostenunterschiede gewählt worden sind, ergibt sich hier die Vorgehensweise von selber.

Natürlich fallen bei Nichtfachleuten oft auch noch andere als die spezifisch mit der Fachmanneigenschaft verbundenen Kosten weg, da es sich bei diesen zumeist um sehr kleine und umsatzschwache Tankstellen handelt, für welche im allgemeinen ein einfacherer Kostenaufbau charakteristisch ist. Bei entsprechenden kleinen Fachmann-Tankstellen (z. B. den meisten Motorradreparaturwerkstätten) sind die Verhältnisse jedoch genau gleich, so daß diese Unterschiede nicht zwingend mit dem Fachmann- oder Nichtfachmanncharakter einer Tankstelle zusammenhängen.

b) Das Ausmaß der Kostenunterschiede

Das Ausmaß der festzustellenden Kostenunterschiede zwischen Fachmann- und Nichtfachmannbetrieben hängt im wesentlichen davon ab, welcher Anteil der Kosten der Kompressorenanlage bei Fachleuten dem Benzinverkauf zugerechnet und welcher Kraftstromverbrauch dort als Norm betrachtet wird.

Die bei der Darstellung der normalen Kosten eines gebundenen Fachmannes³³ verwendeten Zahlen stützen sich auf die bei zahlreichen wirklichen Tankstellen gemachten Feststellungen und ergeben bei 75 000 Litern Umsatz folgende Kostenunterschiede:

Kostenart		fixe Kosten	variable Kosten
<i>Abschreibungskosten:</i>	Kompressorenanlage	100.—	
	Zubehörmaterial	65.—	
<i>Zinskosten:</i>	Kompressorenanlage	20.—	
	Zubehörmaterial	5.—	
<i>Übrige Kosten:</i>	Unterhalt der	50.—	
	Kompressorenanlage	5.—	
	Feuerversicherung	35.—	
	Kraftstromverbrauch		70.—
	Putzmaterial		30.—
<i>Mehrkosten der Fachleute</i>		280.—	100.—
<i>Minderkosten</i> ³⁴		5.—	
<i>Kostenunterschied</i>		275.—	100.—

³³ Siehe S. 27 ff.

³⁴ Dieser Abzug betrifft den Gewerbeschein, den, um Benzin verkaufen zu dürfen, meistens die Nichtfachleute — aber nicht die Fachleute — lösen müssen.

Da die spezifischen Mehrkosten der Fachleute sowohl variable als auch feste Kosten betreffen, so sind die Differenzen der Kosten *pro Liter* — d. h. die Einheitskosten — ganz verschieden, je nach dem Umsatze, bei dem wir sie betrachten:

Umsatz in Litern	Differenz in Rappen pro Liter		
	Fest ³⁵	Variabel	Total
10 000	2,75	0,13	2,9
20 000	1,38	0,13	1,5
30 000	0,92	0,13	1,1
40 000	0,69	0,13	0,8
50 000	0,55	0,13	0,7
60 000	0,46	0,13	0,6
70 000	0,39	0,13	0,5
80 000	0,34	0,13	0,5
90 000	0,31	0,13	0,4
100 000	0,28	0,13	0,4

Die Frage, ob und in welchem Umfange Kostenunterschiede zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten bestehen, ist also in der Weise zu beantworten, daß solche Unterschiede tatsächlich vorhanden sind, und zwar in einem je nach Umsatz verschiedenen Umfange.

Welche ungefähre Umsatzgröße dieser Abstufung zugrunde zu legen ist, läßt sich nicht losgelöst, sondern nur im Zusammenhang mit der Abstufung zwischen freien und gebundenen Tankstellen beantworten. Immerhin läßt es sich bereits hier darauf hinweisen, daß *diese* Differenzierung auf verhältnismäßig niedrige Umsätze abstellen sollte, da sie eigentlich überhaupt nur für sich gegenüberstehende Fachleute und Nichtfachleute der gleichen Größenordnung — d. h. für beiderseits umsatzschwache Tankstellen — eine Rolle spielt. Hier, zwischen Landgasthöfen, Gemischtwarenläden und Drogerien einerseits und kleinen Dorfgaragen, Velo- und Motorradreparaturwerkstätten andererseits, sollten durch eine den Kostenunterschieden der beiden Gruppen angemessene Margenabstufung gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden.

³⁵ Die Bezeichnungen «fest» und «variabel» beziehen sich auf die *Gesamtkosten*.

10. Die grundsätzlichen Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Tankstellen

a) Die Ursachen von Kostenunterschieden

Im einleitenden Kapitel über «die Unterscheidung von freien und gebundenen Tankstellen³⁶» ist bereits auf die Unterschiede zwischen freien und gebundenen Tankstellenhaltern hingewiesen worden:

- Gebundene Tankstellenhalter — gleich ob es sich nun um Fachleute oder Nichtfachleute handelt — sind in bezug auf den Benzineinkauf für eine bestimmte Periode vertraglich an irgendeinen Benzinlieferanten gebunden und erhalten für diese Zeit dafür normalerweise die notwendigen Tank- und Ausschankanlagen kostenlos zur Verfügung gestellt. Der Unterhalt dieser Anlagen ist dann ebenfalls Sache des Eigentümers.
- Freie Tankstellenhalter dagegen besitzen entweder eigene oder mit der betreffenden Liegenschaft zusammen gemietete Tank- und Ausschankanlagen, besorgen deren Unterhalt selber und sind dafür in ihrem Benzineinkauf vollkommen frei. Sie nehmen dem Großhandel somit gewisse Kosten ab und haben in diesem Umfange auf eine etwas größere Handelsmarge Anspruch³⁷.

Gegenüber den gebundenen haben die freien Tankstellenhalter in diesem Sinne mit folgenden *zusätzlichen festen*³⁸ *Kosten* zu rechnen:

Abschreibung	}	der Tank- und Ausschankanlagen.
Zins		
Unterhalt und		
Versicherung		

Auch in bezug auf diese Kostenunterschiede spielt es natürlich keine Rolle, ob vom Kostenaufbau der freien oder gebundenen Tankstellen ausgegangen wird und entweder die Mehrkosten der

³⁶ Vgl. S. 17 f.

³⁷ Diese größere Marge erhielten sie unter den Bedingungen des freien Marktes noch viel eher, da sie dann allein die Konkurrenz der Großhandelsfirmen ausnützen könnten.

³⁸ Variable Kosten entstehen durch die Tank- und Ausschankanlagen keine.

einen oder die Minderkosten der anderen Kategorie festgestellt werden. Da aber aus grundsätzlichen Überlegungen schon vorher die Kosten der *gebundenen* Fachleute³⁹ als Ausgangspunkt für die Feststellung aller Kostenunterschiede gewählt worden sind, so ergibt sich auch hier die Vorgehensweise von selber.

b) Das Ausmaß der Kostenunterschiede

Ich habe durch die eingehende Untersuchung einer größeren Anzahl freier Tankstellen und die Befragung von Lieferanten von Tank- und Ausschankanlagen auch in bezug auf die Besonderheiten der *freien* Tankstellen allgemeine Normen festzustellen versucht und bin dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen:

In bezug auf das Betriebsvermögen:

Das Betriebsvermögen einer freien Tankstelle, die der zuvor dargestellten gebundenen Tankstelle entspricht und möglichst einfache — aber immerhin den heutigen Anforderungen entsprechende — eigene Tank- und Ausschankanlagen besitzt, enthält normalerweise folgende *zusätzliche* Vermögensteile:

— Tankanlage:

Unterirdischer 5000-Liter-Tank mit schwerem, überfahrbarem Schachtdeckel; mutmaßliche Lebensdauer 20 Jahre

Anschaffungswert inkl. Installationskosten	4500.—
--	--------

— Ausschankanlage:

Amerikanischer Durchlaufzähler; mutmaßliche Lebensdauer 10 Jahre

Anschaffungswert inkl. Montagekosten	3000.—
--------------------------------------	--------

Total	7500.—
-------	--------

In bezug auf die einzelnen Kostenarten:

Nach den erwähnten Feststellungen dürfen für freie Tankstellen folgende zusätzliche Kosten als *Norm* betrachtet werden:

³⁹ In diesem Zusammenhang kommt es zwar nicht darauf an, ob die sich gegenübergestellten freien und gebundenen Tankstellen Fachleuten oder Nichtfachleuten gehören; die Unterschiede sind in beiden Fällen dieselben.

Kostenart	festе Kosten
<i>Abschreibungskosten:</i> Tankanlage ⁴⁰	225.—
Ausschankanlage ⁴¹	300.—
<i>Zinskosten</i> ⁴² :	Tank- und Ausschankanlage ⁴³ 150.—
<i>Übrige Kosten:</i>	Unterhalt des Durchlaufzählers ⁴⁴ 100.—
	Feuerversicherung 10.—
<i>Kostenunterschied</i>	785.—

Da die spezifischen Mehrkosten der freien Tankstellen die festen Kosten betreffen, so sind die Differenzen der Kosten *pro Liter* — d. h. der Einheitskosten — ganz verschieden, je nach dem Umsatz, bei dem wir sie betrachten:

Umsatz in Litern	Differenz in Rappen pro Liter
10 000	7,9
20 000	3,9
30 000	2,6
40 000	2,0
50 000	1,6
60 000	1,3
70 000	1,1
80 000	1,0
90 000	0,9
100 000	0,8

Die Frage, in welchem Umfange Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Tankstellenhaltern bestehen, ist also ebenfalls in der Weise zu beantworten, daß solche Unterschiede in einem je nach Umsatz verschiedenen Ausmaße vorhanden sind.

Welche ungefähre Umsatzgröße der Abstufung zwischen freien und gebundenen Tankstellenhaltern zugrunde zu legen ist, läßt

⁴⁰ 5% von Fr. 4500.—.

⁴¹ 10% von Fr. 3000.—.

⁴² Über die Methode der Zinsberechnung siehe S. 24 f.

⁴³ 4% von Fr. 3750.—.

⁴⁴ Importgesellschaften rechnen bei den ihnen gehörenden Tank- und Ausschankanlagen gebundener Tankstellen im Mittel mit Fr. 150.— Unterhaltskosten, wobei erfahrungsgemäß von den Grossisten für den Unterhalt der gebundenen Tanksäulen etwas mehr als von freien Tankstellenhaltern aufgewendet wird (namentlich für jährlichen Neuanstrich, periodische Überholung usw.).

sich ebenfalls nicht losgelöst, sondern nur im Zusammenhang mit der Abstufung zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten beantworteten, indem aus später darzulegenden Gründen beiden Abstufungen der gleiche Umsatz zugrunde gelegt werden muß. Immerhin möchte ich schon hier auf die Gegebenheiten hinweisen, die dabei in bezug auf die Differenzierung zwischen freien und gebundenen Tankstellen berücksichtigt werden müssen:

Die Verhältnisse sind hier gegenüber der Unterscheidung zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten insofern verschieden, als die Differenzierung zwischen frei und gebunden nicht wie dort praktisch nur für umsatzschwache Tankstellen eine Rolle spielt.

Die Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Tankstellen sind eben für alle Umsatzkategorien — für Nichtfachleute, kleine Dorfgaragen und Motorradreparaturwerkstätten wie für alle gut ausgenutzten Tankstellen — von gleicher Bedeutung und gleichem Gesamtausmaß, so daß man hier weder auf die Verhältnisse nur der gut ausgenutzten noch ausschließlich der umsatzschwachen Tankstellen abstellen kann.

Würde man nur den Umsatzbereich der Nichtfachleute und kleinen Fachleute als Grundlage der Abstufung zwischen «frei» und «gebunden» verwenden, so wäre die sich ergebende Differenzierung für diese Gruppen sicher angemessen, im Hinblick auf die im großen und ganzen normalen Verhältnisse aber unsinnig; würde der Abstufung hingegen der für die Mehrzahl der Fachleute normale Umsatzbereich zugrunde gelegt, so würde diese Differenzierung derart die tatsächlichen Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Nichtfachleuten und unter kleinen Fachleuten vernachlässigen, daß es allen umsatzschwächeren Tankstellenhaltern überhaupt verunmöglicht würde, ohne schwere wirtschaftliche Benachteiligung frei und unabhängig zu bleiben.

Man muß in diesem Zusammenhang überhaupt daran denken, daß die einmal als Grundlage der Margenabstufung gewählte Umsatzgröße die Grenze bilden wird zwischen jenen Tankstellenhaltern, welche wirklich die Wahl haben frei zu bleiben oder sich zu binden, und allen übrigen, welche sich zur Erreichung gleicher Wettbewerbsbedingungen normalerweise binden müssen.

Ich bin aus diesen Gründen der Auffassung, daß der außerordentlichen Verschiedenartigkeit der zu berücksichtigenden Um-

satzverhältnisse hier nur durch eine weise Kompromißlösung Rechnung getragen werden könnte, wobei als Abstufungsgrundlage nur irgendein mittlerer, auf jeden Fall nicht besonders hoher Umsatz in Frage kommen kann. Diese Umsatzgröße läßt sich aber, wie festgestellt, nur im Zusammenhang mit der Abstufung zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten abschließend bestimmen.

11. Das Ausmaß der pro Liter zu berücksichtigenden Kostenunterschiede und die sich dabei ergebenden Kostenverhältnisse

a) Die Notwendigkeit einer gemeinsamen Umsatzbasis

Da für die vier Benzinverkäuferkategorien ganz verschiedene Umsatzbereiche charakteristisch sind, so könnte man leicht in Versuchung kommen, den beiden Abstufungen *verschiedene* Umsatzgrößen zugrunde zu legen.

Da in dieser Arbeit jedoch die *grundsätzlichen* Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Fachleuten einerseits und zwischen freien und gebundenen Nichtfachleuten andererseits festgestellt werden sollen, so dürfen in bezug auf Kapazität, Leistungsbereitschaft, Beschäftigung und Umsatz keine ungleichen Voraussetzungen verwendet werden, sofern solche nicht ausschließlich durch spezifische Besonderheiten der vier Kategorien bedingt sind ⁴⁵.

Der für bestimmte Gruppen von Tankstellen charakteristische Umsatzbereich ist nun keineswegs eine notwendige Folge der Zugehörigkeit einer Tankstelle zu einer der vier Kategorien, sondern durch ganz andere Umstände bedingt, weshalb diese Gegebenheit bei der Feststellung der grundsätzlichen Kostenunterschiede nicht miteinbezogen werden darf.

Der Berechnung der Kostenunterschiede *pro Liter* müssen aus diesen Gründen gleiche Voraussetzungen zugrunde gelegt werden, was aber natürlich nicht heißt, daß die für die vier Kategorien charakteristischen Umsatzverhältnisse nicht bei der Bestimmung der Höhe der gemeinsamen Abstufungsgrundlage berücksichtigt werden sollten.

⁴⁵ Andernfalls ergäbe eine Untersuchung nicht die grundsätzlichen Kostenunterschiede, sondern solche, die mehr oder weniger auf den ungleichen Voraussetzungen beruhen.

b) Die ungefähre Höhe einer geeigneten gemeinsamen Umsatzbasis

Die in dieser Arbeit festzustellenden Kostenunterschiede sollen die Grundlagen einer den tatsächlichen Kostenverhältnissen entsprechenden Margenabstufung bilden, d. h. einer Margenabstufung, die unter den Angehörigen der vier fraglichen Benzinverkäuferkategorien möglichst ausgeglichene Wettbewerbsbedingungen herstellt.

Vollkommen ausgleichen lassen sich die Wettbewerbsbedingungen jedoch — auch bei denjenigen Tankstellen, welche die hier zugrundegelegten internen Voraussetzungen ⁴⁶ besitzen — nur gerade bei jener bestimmten Umsatzgröße, welche der Abstufung zugrunde gelegt wird, während bei allen übrigen Umsatzkategorien nur ein mehr oder weniger annähernder Ausgleich möglich ist. Die Festsetzung der Abstufungsgrundlage sollte diesen Ausgleich deshalb wenigstens auf einigermaßen angemessene Weise ermöglichen, wobei nicht nur das unterschiedliche Ausmaß pro Liter, sondern auch die verschiedene Bedeutung der Kostenunterschiede für manche Umsatzkategorien berücksichtigt werden müßte.

Bei welcher bestimmten Abstufungsgrundlage die erzielte Lösung als optimal zu betrachten ist, ist natürlich weitgehend Ermessenssache. Auf jeden Fall muß aber in irgendeinem Maße berücksichtigt werden,

- daß die Kostenunterschiede zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten vor allem für sehr umsatzschwache Tankstellen von Bedeutung sind,
- daß die Kostenunterschiede zwischen freien und gebundenen Unternehmungen zwar für alle Umsatzkategorien eine große Rolle spielen, daß sie aber für umsatzschwache Tankstellen eher schwerer wiegen, wobei aber zu beachten bleibt, daß die besser ausgenutzten Tankstellen von viel größerer marktmäßiger Bedeutung sind,
- und daß schließlich die einmal gewählte Umsatzbasis die Grenze bilden wird zwischen jenen Unternehmungen, die in bezug auf den Benzinverkauf ohne weiteres frei bleiben können, und allen übrigen, denen dies nur unter schweren wirtschaftlichen Nach-

⁴⁶ In bezug auf Kapazität, Leistungsbereitschaft und Beschäftigung.

teilen möglich wäre und die sich deshalb normalerweise binden müssen.

Nach meiner Auffassung kann bei der Festsetzung der Abstufungsgrundlage deshalb überhaupt nur irgendeine Kompromißlösung in Frage kommen, welche bei der Abstufung weder auf einen besonders hohen noch auf einen allzu niedrigen Beschäftigungsgrad abstellt. Bei den in dieser Arbeit ausschließlich berücksichtigten Tankstellen mit möglichst einfachen, modernen Anlagen dürfte sich für eine solche Kompromißlösung eine Umsatzgröße zwischen 30 000 und 50 000 Litern am ehesten eignen.

c) Die sich ergebenden Kostenverhältnisse

Ich habe bereits darauf hingewiesen, daß die Frage nach der geeignetsten Abstufungsgrundlage zwar nicht in exakter Weise beantwortet werden kann, daß aber ohne Zweifel nur irgendeine Kompromißlösung der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse einigermaßen gerecht werden könnte. Da dafür nach meiner persönlichen Auffassung 30 000 bis 50 000 Liter am ehesten in Frage kommen, werde ich im folgenden immer auf diesen, folgende Kostenunterschiede ergebenden Umsatzbereich abstellen:

Umsatz in Litern	Differenz in Rappen pro Liter	
	Fachleute - Nichtfachleute	frei - gebunden
30 000	1,1	2,6
40 000	0,8	2,0
50 000	0,7	1,6

Damit sind nun alle Grundlagen vorhanden, um die durch die Benzinmargen zu berücksichtigenden Kostenverhältnisse der freien und gebundenen Fachleute und Nichtfachleute so genau als möglich darstellen zu können.

Die allgemeine Höhe des zu berücksichtigenden Kostenniveaus müßten demnach die gebundenen Fachleute *mit rund 4 Rappen* bestimmen, während die Kostenunterschiede zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten *in einer Höhe von rund einem* und jene zwischen freien und gebundenen Tankstellen *in einer Höhe von rund zwei Rappen* berücksichtigt werden müßten.

Unter diesen Voraussetzungen müßten durch die Handelsmargen gegebenenfalls folgende Benzinverkaufskosten der vier fraglichen Kategorien berücksichtigt werden:

Freie Fachleute	6 Rp.
Freie Nichtfachleute	5 Rp.
Gebundene Fachleute	4 Rp.
Gebundene Nichtfachleute	3 Rp.

Da bei den Benzinverkaufskosten nirgends ein Unternehmerlohn oder Gewinn eingerechnet worden ist, so müßte bei den schließlichen Margen zu diesen Zahlen noch ein angemessener Gewinn⁴⁷ hinzugerechnet werden. Die Bemessung der Höhe dieses Gewinnes müßte dabei den im folgenden Teil dargestellten preispolitischen Gesichtspunkten Rechnung tragen.

Auf der folgenden Tabelle sind noch die Benzinverkaufskosten der an Ort und Stelle eingehend untersuchten wirklichen Tankstellen dargestellt, welche die Unterlagen für die ganze vorliegende Arbeit geliefert haben. Es läßt sich erst auf diese Weise feststellen, wie außerordentlich ungleich die wirklichen Verhältnisse sind, und in welchem Maße die oben vorgeschlagenen Zahlen der Wirklichkeit gerecht zu werden vermögen:

⁴⁷ «Gewinn» nicht im eigentlichen Sinne — d. h. von Profit —, sondern im Sinne von Unternehmerlohn.

Kosten in Rappen pro Liter verkauftes Benzin

Kostenarten	Nichtfachleute										Fachleute										
	gebunden					frei					gebunden					frei					
	A	B	C	D*	E	F*	G*	H*	I*	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T*	U*	V*
Umsatz 1947 in Litern	3340	7000	24000	55000	60800	65100	74000	150000	150000	363000	36900	62900	71500	104000	122000	125000	137800	142000	77000	138000	241300
Serviceelöhne	1,35	1,00	1,04	1,39	0,42	0,96	1,00	1,67	0,92	1,00	0,95	1,07	0,83	0,92	2,43	0,92	0,96	0,97	1,00	2,32	0,88
Verwaltungslöhne — Buchhaltung	0,45	0,29	0,85	0,94	0,26	1,38	0,63	0,57	0,67	1,19	0,95	1,33	0,81	1,33	0,92	0,34	0,84	0,67	1,03	0,70	1,45
Lohnzusatzkosten	0,11	0,08	0,16	0,18	0,15	0,18	0,08	0,18	0,13	0,17	0,15	0,19	0,13	0,10	0,23	0,06	0,18	0,13	0,16	0,28	0,19
Abschreibungskosten	—	—	1,65	0,85	0,22	0,65	0,24	0,23	0,10	2,61	0,26	0,63	0,96	0,40	0,50	0,35	0,74	0,34	1,44	0,99	0,48
Zinskosten	1,20	0,50	0,71	0,78	0,16	0,50	0,19	0,31	0,09	0,97	0,38	0,45	0,50	0,21	0,13	0,25	0,74	0,34	0,72	0,54	0,31
Anteil Büromiete	—	—	0,10	0,14	0,07	0,08	0,07	0,02	0,16	0,08	0,16	0,16	0,08	0,12	0,08	—	0,15	0,08	0,13	0,07	0,19
Allmendegebühr — Gewerbeschein	0,15	0,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,05	—	—
Feuer- und Haftpflichtversicherung	0,06	0,03	0,04	0,08	0,02	0,04	—	0,01	0,00	0,08	0,05	0,05	—	0,01	—	0,01	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02
Stromverbrauch	—	0,23	0,12	0,25	0,19	0,35	0,32	0,28	0,06	0,13	0,23	0,60	0,16	0,16	0,02	0,11	0,09	0,02	0,71	0,30	0,16
Telefon	0,02	0,05	0,04	0,02	0,01	0,01	0,02	0,01	0,00	—	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,02	0,01	—	0,03	0,01	0,01
Postmarken	0,04	0,03	0,04	0,01	0,10	—	0,07	0,02	0,04	0,06	0,04	0,08	0,01	0,01	0,06	0,01	0,04	0,04	0,19	0,04	0,10
Putzmaterial	0,01	—	0,04	0,07	0,04	0,05	0,12	0,03	0,11	0,03	0,01	0,03	0,01	0,05	0,02	0,02	0,03	0,07	0,06	0,04	0,01
Mengenverluste	0,96	0,63	0,25	0,28	0,11	0,21	0,20	0,08	0,00	0,19	0,20	0,17	0,20	0,35	0,17	0,15	0,05	0,16	0,14	0,16	0,14
Unterhalt Einrichtungen	—	—	0,17	—	0,08	—	0,07	0,04	0,00	0,45	0,19	0,33	0,28	0,14	0,10	0,08	0,22	0,03	0,33	0,16	0,18
Unterhalt Bauwerke	—	—	—	0,18	0,16	0,15	—	0,07	—	0,21	—	—	0,21	—	—	—	—	—	—	0,22	0,04
Büromaterial	—	—	0,07	0,05	0,08	0,04	0,16	0,05	0,06	0,07	0,03	0,10	0,05	0,04	0,07	0,05	0,06	0,14	0,11	0,09	0,08
Feste Kosten	2,30	1,29	2,88	2,26	0,86	1,74	0,82	1,55	0,25	4,49	1,13	1,63	2,18	0,96	2,27	0,68	1,31	0,44	3,25	4,34	1,14
Variable Kosten	2,05	1,65	2,40	2,96	2,22	2,86	2,36	2,02	2,08	2,78	2,50	3,54	2,08	2,88	2,34	1,56	2,33	2,24	2,87	1,62	3,10
Kosten pro Liter	4,4	2,9	5,3	5,2	3,1	4,6	3,2	3,6	2,3	7,2	3,6	5,2	4,3	3,8	4,6	2,2	3,6	2,7	6,1	6,0	4,2

*) Tankstellen, deren Anlagen bei normaler voller Ausnutzung einer Jahreskapazität von rund 200 000 Litern entsprechen; alle übrigen entsprechen einer solchen von rund 100 000 Litern.

IV. Volkswirtschaftliche Seite der Untersuchung

12. Besonderheiten der Preisbestimmtheit bei verbundener Nachfrage

a) Der Begriff des komplementären Konsumgutes

Als «komplementäre Güter» bezeichnet man zwei (oder mehrere) verschiedene Güter, die notwendiger- oder zweckmäßigerweise miteinander gebraucht werden, um ein Bedürfnis zu befriedigen.

Vollkommene Komplementarität besteht, wenn ein Gut überhaupt nicht ohne eine bestimmte Menge eines anderen verwendbar ist, wie z. B. die verschiedenen, zur Betreibung eines und desselben Sports notwendigen Geräte, und wie insbesondere verschiedene Arten von zur Herstellung eines bestimmten Produktes erforderlicher Produktionsmittel ¹.

b) Der Begriff der verbundenen Nachfrage

Unter «verbundener Nachfrage» versteht man die Tatsache, daß zwei (oder mehrere) verschiedene Güter notwendigerweise zugleich, im Zusammenhang miteinander oder «verbunden» miteinander nachgefragt sind; derart, daß die Nachfrage nach einem von ihnen notwendig oder tatsächlich regelmäßig auch die Nachfrage nach dem anderen Gute bedingt, daß mit der Nachfrage des einen eine Nachfrage des anderen «verbunden» ist. Man nennt solche Güter komplementäre Güter und kann deshalb auch von der «Preisbestimmtheit komplementärer Güter» sprechen ².

Es sind hier zwei verschiedene Möglichkeiten denkbar, einmal, daß zwischen den nachgefragten Mengen der komplementären Güter ein festes Verhältnis besteht, und weiter, daß die Mengen der verbunden nachgefragten Güter unter sich frei variiert werden können ³.

¹ A m o n n, S. 81.

² a. a. O., S. 93 f.

³ a. a. O., S. 94.

Der Fall, daß überhaupt *keine* Variationsmöglichkeit besteht, ist selten. Man kann meist schon in der Weise variieren, daß man mehr oder weniger sparsam mit einem komplementären Gut umgeht, sei es beim Konsum oder sei es bei der Produktion. Man kann den Verbrauch eines Gutes «strecken»⁴.

c) *Die Preisbeziehungen bei verbundener Nachfrage*

Wenn keine oder nur eine relativ geringe Variationsmöglichkeit zwischen den nachgefragten Mengen der komplementären Güter vorhanden ist, dann besteht bei der Preisbildung ein direkter und unmittelbarer Zusammenhang zwischen den verbunden nachgefragten Gütern⁵. Sinkt zum Beispiel der Preis der einen Güterart, so wird das ein Wachsen der Nachfrage nicht nur nach dieser einen Güterart, sondern auch nach ihren komplementären Güterarten zur Folge haben.

Unter den Voraussetzungen der reinen Theorie⁶ müßte das Steigen des Angebotes der einen Güterart ein Sinken des Preises dieser Güterart und gleichzeitig ein Steigen des Preises der anderen Güterart zur Folge haben, und umgekehrt⁷. In unserer wirklichen Wirtschaft hat dieses Gesetz entsprechend den veränderten Voraussetzungen nur bedingte Gültigkeit; tendenziell ist es aber sicher auch hier wirksam.

Ob und in welchem Maße nun Preis- oder Nachfrageveränderungen einer Güterart jene der übrigen verbunden nachgefragten Güterarten zu beeinflussen vermögen, hängt ganz von der relativen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Güterart gegenüber ihren Komplementärgütern ab. So wird ein niedriger Preis für Textilien voraussichtlich auch die Nachfrage nach Nähfaden und Knöpfen (selbst bei einem höheren Preis derselben) größer werden lassen, während der Einfluß in der umgekehrten Richtung viel weniger wirksam sein wird. *Von entscheidender Bedeutung ist immer die Größe des Kostenanteils der komplementären Güterarten*⁸.

⁴ A m o n n, S. 94 unten.

⁵ Bei verbunden nachgefragten Gütern *mit* Variationsmöglichkeit bestehen dagegen *besondere* Nachfragepreise für die verbunden nachgefragten Güter, die Preisbeziehung ist dann meistens unbestimmt; vgl. A m o n n, S. 95 f.

⁶ Namentlich vollkommen wirtschaftliches Verhalten der beteiligten Wirtschaftssubjekte; vgl. S i e b e r, S. 55 ff.

⁷ A m o n n, S. 95.

⁸ A m o n n, S. 95.

13. Besonderheiten der Benzinpreisbildung

a) Das Benzin als komplementäres Konsumgut und die verbundene Nachfrage nach Benzin und anderen Leistungen des Autogewerbes

Das Benzin ist nun ganz sicher ein typischer Fall eines komplementären Konsumgutes. Benzin allein könnte, außer etwa zu Reinigungszwecken, wohl nur zu wenigen Dingen verwendet werden, seine weitaus größte Bedeutung hat es heute ohne Zweifel als Treibstoff von Explosionsmotoren.

Das hat zur Folge, daß Benzin vor allem im Zusammenhang mit der Nachfrage nach Motorfahrzeugen und den Dienstleistungen des Auto- und Motorradgewerbes (z. B. Reparatur, Wartung, Garageierung usw.) nachgefragt wird. In bezug auf bereits angeschaffte und sich im Verkehr befindliche Motorfahrzeuge (namentlich Automobile) ist die Variationsmöglichkeit des Benzinkonsums gering und besteht eigentlich nur im Rahmen des «Sparens».

Die Verbundenheit der Nachfrage nach Benzin und anderen Leistungen des Autogewerbes (und auch noch anderer Wirtschaftszweige, wie der Hotellerie, des Gastgewerbes, des Fremdenverkehrs usw.) braucht sich natürlich nicht darin zu äußern, daß die komplementären Güter zugleich und am gleichen Orte nachgefragt werden. Gesamthaft betrachtet wird aber eine Steigerung des Benzinkonsums auf die Dauer immer auch eine Belebung des übrigen Geschäftsganges des Autogewerbes und aller überhaupt mit dem Autoverkehr irgendwie in Zusammenhang stehenden Wirtschaftszweige mit sich bringen (und was das Autogewerbe betrifft auch umgekehrt).

Die Erkenntnis dieser Zusammenhänge ist namentlich für das Autogewerbe außerordentlich wichtig und verleiht dessen Preispolitik einen ganz besonderen Charakter.

b) Besonderer Charakter der Benzinpreispolitik des Autogewerbes

Die Art und der Umfang des Motorfahrzeugverkehrs hängt weitgehend von den Preisen der von den Motorfahrzeughaltern verbunden nachgefragten Güter und Dienstleistungen ab, wobei die Preise der einzelnen Komplementärgüter je nach deren Bedeutung als Kostenursachen mehr oder weniger ausschlaggebenden Einfluß besitzen.

Für die Automobilisten scheinen nun heute die Anschaffungskosten, die fiskalische Belastung der Steuer-PS und ferner der Benzinpreis von ausschlaggebender Bedeutung zu sein. Unter sich und gegenüber den übrigen Kostenursachen stehen diese Faktoren ebenfalls in funktionalem Zusammenhang.

So hängt der Umfang des Motorfahrzeugverkehrs überhaupt, und damit auch die Größe des Benzinkonsums, in erster Linie vom Preisniveau der neuen Motorfahrzeuge, von der Höhe der fiskalischen Belastung der Motorfahrzeugverwendung und der Höhe der Treibstoffpreise ab; die Bevorzugung der einzelnen Typen und Stärkeklassen (Groß- oder Kleinwagen, 4- oder 2-Taktmotoren) und damit wiederum auch die Größe des Benzinkonsums hängen vor allem von der Abstufung der fiskalischen Belastung auf Grund der Steuer-PS und der Höhe des Benzinpreises ab, und die Wahl von Benzin- oder Dieselmotoren weitgehend vom Verhältnis derer Treibstoffpreise unter sich.

Da nun der ganze übrige Geschäftsgang des als Ganzes betrachteten Autogewerbes weitgehend von der Größe der Nachfrage nach Benzin als Maßstab des Umfanges des Motorfahrzeugverkehrs (oder allgemeiner nach Treibstoff überhaupt) und damit unter anderem von der möglichst niedrigen Benzinpreishöhe abhängig ist, so erhält die Preispolitik des Autogewerbes einen besonderen und im Interesse der ganzen Volkswirtschaft liegenden Charakter.

Ob die Treibstoffpreise durch behördliche Preisvorschriften, durch Kartellverträge oder durch den freien Markt bestimmt werden, immer muß das Autogewerbe als Ganzes und unter der Voraussetzung kostendeckender Margen an möglichst niedrigen Treibstoffpreisen interessiert sein. Insbesondere könnte eine kartellmäßige künstliche Hochhaltung der Treibstoffpreise nie in seinem wirklichen Interesse liegen.

Aus diesen Gründen ist das Autogewerbe als Ganzes gleich wie die Konsumenten und die Volkswirtschaft überhaupt an allen betriebswirtschaftlichen und preispolitischen Mitteln interessiert, die unter der Voraussetzung der Kostendeckung und einer angemessenen Rendite in der Richtung eines relativ möglichst niedrigen Benzinpreises zu wirken geeignet sind.

Dafür ist vor allem jede absolute oder relative Kostensenkung geeignet (absolute Kostensenkung durch wirtschaftlichere Lei-

stungserstellung im einzelnen Betrieb, relative Kostensenkung durch Umsatzsteigerung), wobei hier nur die Darstellung der Möglichkeiten einer relativen Kostensenkung durch Umsatzsteigerung in Frage kommt.

14. Die Übersetzung des Benzinverteilungsnetzes

Bereits im Jahre 1933 ist von Coljin⁹ auf die starke Übersetzung des schweizerischen Tankstellennetzes hingewiesen worden, welche damals vor allem eine Folge der vorangegangenen Konkurrenzkämpfe zwischen den ausländischen Erdölgesellschaften (bzw. ihren schweizerischen Tochterfirmen) war und es zum Teil auch heute noch ist. Coljin wies damals namentlich auch darauf hin, wie sehr sich diese Übersetzung auf die Verkaufskosten auswirke und wie unverhältnismäßig hohe Margen diese notwendig mache.

Wenn seither die Zahl der Tankstellen auch etwas zurückgegangen ist, so ist das Tankstellennetz doch noch viel dichter, als es die Bedürfnisse der Automobilisten und eine rationelle Verteilung erfordern würden. Gegenüber Ende Oktober 1935¹⁰ betrug die Zahl der Tankstellen Ende 1948¹¹ noch immer:

	<i>Fachleute</i>		<i>Nichtfachleute</i>		<i>Total</i>
	<i>frei</i>	<i>gebunden</i>	<i>frei</i>	<i>gebunden</i>	
Ende 1935:	441	3178	181	3040	6840
Ende 1948:	208	2871	148	2116 ¹²	5343

Bei der Festsetzung der Benzinmargen sollte man an diese Übersetzung unseres Benzinverteilungsnetzes denken, um durch eine zweckmäßige Margenfestsetzung und -Differenzierung dessen Abbau und Rationalisierung zu fördern und zu beschleunigen.

⁹ Coljin: Das Verhältnis zwischen Weltmarktpreis von Benzin und Gasöl und den Detailpreisen dieser Produkte in der Schweiz; 1933 (zit. nach Büchi, S. 110).

¹⁰ Büchi, S. 106.

¹¹ Jahresbericht 1948 des AGVS, S. 61.

¹² Diese Zahl soll bis Ende 1950 noch um rund 550 Tankstellen reduziert werden; vgl. Jahresbericht 1948 des AGVS, S. 75.

15. Die Konsumenteninteressen

Nach der Ansicht von Vertretern des ACS, TCS und der FRS lassen sich die Interessen der Konsumenten einerseits durch die Forderung nach einem *möglichst niedrigen Benzinpreis* und andererseits nach einem *möglichst vollkommenen Benzinservice* zusammenfassen.

Alles was geeignet sei, entweder Benzinpreismäßigungen zu ermöglichen, ohne die Verteilung (d. h. die optimale Bedürfnisbefriedigung) wesentlich zu beeinträchtigen, oder den Benzinservice zu verbessern, ohne die Benzinpreise wesentlich zu erhöhen, werde deshalb die Unterstützung der Konsumenten und Konsumentenverbände finden.

Der Standpunkt der Konsumentenverbände gegenüber allen Detailfragen des Benzinmarktes lasse sich aus dieser Grundeinstellung leicht ableiten, wobei sich diese gegenüber der Benzinmarktordnung überhaupt passiv verhielten, solange nicht durch irgendwelche Regelungen die Interessen der Benzinkonsumenten verletzt oder gefährdet würden.

16. Preispolitische Erwägungen zur Benzinpreisbildung

a) Aufgaben der behördlichen Benzinpreispolitik

Da die Benzinpreisbildung heute durch die Preispolitik der Behörden maßgeblich beeinflußt wird, müssen wir uns nach dem hier beteiligten Gemeininteresse fragen, dem die behördliche Preispolitik doch wohl dienen sollte.

Die (behördliche) Benzinpreispolitik ist als ein Teil der Preispolitik im allgemeinen und diese als ein Teil der allgemeinen Volkswirtschaftspolitik zu betrachten. Das allgemeine wirtschaftliche Ziel der Benzinpreispolitik steht damit im Dienste der Volkswirtschaftspolitik. Sie hat dem Zweck der Volkswirtschaftspolitik zu dienen und verfolgt also letztlich das gleiche allgemeine Ziel wie diese. *Ihr letztes Ziel besteht somit in der Vermehrung des Volkswohlstandes*¹³, des Volkswohlstandes sowohl im Sinne der absoluten Größe der Gütermenge, über die die Gesamtheit der Wirtschaftssubjekte eines Volkes verfügt, wie aber auch des Volks-

¹³ Sieber, S. 19.

wohlstandes im Sinne des Gleichmäßigkeitsgrades der Verteilung dieser Gütermenge auf die einzelnen Wirtschaftssubjekte ¹⁴.

Die Verteilung dieser Gütermenge, also des Volkseinkommens ¹⁵, ist eine der volkswirtschaftlichen Funktionen der Preise ¹⁶, wobei es natürlich eine sehr komplexe und kaum abschließend zu beantwortende Frage ist, bei welchen Preisen der verschiedenen einzelnen Güterarten die Verteilung im gesamten am gleichmäßigsten wäre.

Man wird aber annehmen dürfen, daß die Verteilung wenigstens einer Güterart um so gleichmäßiger ist, je niedriger deren Preise im Verhältnis zu den Preisen der übrigen Güter sind. Die dem Gemeininteresse dienende Preispolitik der Behörden wird deshalb immer in einem möglichst hohen Maße die Preise der einzelnen Güterarten *nach unten* zu beeinflussen suchen müssen, wenn sie ihrem letzten wirtschaftlichen Ziele (der Wohlstandsvermehrung) dienen und nicht andere, eventuell entgegengesetzte wirtschaftliche Nahziele ¹⁷ verwirklichen oder außerwirtschaftlichen Erwägungen ¹⁸ nachgeben will.

Das heißt für uns, daß die Preispolitik der Behörden im allgemeinen immer eine Senkung der Benzinpreise erstreben sollte. Dem stehen allerdings verschiedene entgegengesetzte außerwirtschaftliche Gruppen- und Staatsinteressen ¹⁹ als Hindernisse gegen-

¹⁴ Mit anderen Worten besteht ihr letztes Ziel in der Verwirklichung einer optimalen Bedürfnisbefriedigung.

¹⁵ Unter dem «Volkseinkommen» verstehen wir das Ergebnis der ganzen volkswirtschaftlichen Produktion und des Außenhandels einer Periode.

¹⁶ Die anderen bestehen in der Dirigierung der Produktionsmittel in die verschiedenen Wirtschaftsbereiche und in der Herstellung des Marktgleichgewichtes, d. h. darin, die Übereinstimmung zwischen angebotenen und nachgefragten Mengen zu bewirken.

¹⁷ Als solche wirtschaftliche Nahziele der Preispolitik kommen z. B. in Frage:

- die Ermöglichung oder Erhaltung der wirtschaftlichen Existenz einer bestimmten Produzentengruppe (bei Bedürfniswandlungen ist aber meistens eine bloße Milderung der Übergangshärten tunlicher),
- die Begünstigung oder der Schutz der Konsumenten,
- eine Produktionsanregung,
- eine Verbesserung der Produktivität der Wirtschaft oder eines Wirtschaftszweiges (dieses Nahziel kommt gerade hier in Frage),
- die Erreichung von produktionspolizeilichen Wirkungen.

¹⁸ Eine solche außerwirtschaftliche Erwägung ist namentlich auch jene in bezug auf den sogenannten «angemessenen» oder «gerechten» Preis im Sinne des «justum pretium» des Altertums und des Mittelalters; desgleichen alle steuer- und finanzpolitischen Erwägungen, das Landesverteidigungsinteresse usw.

¹⁹ Namentlich die Interessen der privaten und öffentlichen Eisenbahnen, des Fiskus usw.

über, die die Verwirklichung dieses allgemeinen Zieles leider in nur sehr beschränktem Maße gestatten.

Eine relativ geringe Höhe der Treibstoffpreise würde zwar vielleicht neben der Möglichkeit der allgemeineren Verwendung von Motorfahrzeugen auch eine scharfe Konkurrenzierung der Eisenbahnen durch Motorfahrzeuge zur Folge haben und dort dann auch volkswirtschaftlichen Schaden verursachen. Es wäre dies aber nur möglich, wenn die Verwendung von Motorfahrzeugen im allgemeinen oder in speziellen Fällen wirtschaftlicher geworden wäre als jene der Eisenbahn. Dann aber dürfte man diese Entwicklung unter dem rein wirtschaftlichen Gesichtspunkt der optimalen Bedürfnisbefriedigung nicht zu verhindern, sondern höchstens ihre Folgen und Übergangshärten zu mildern suchen. Man wird sich in diesem Zusammenhang vielleicht daran erinnern, daß auch die Postkutsche einmal verdrängt und aufgegeben werden mußte.

b) Möglichkeiten der Benzinpreisbeeinflussung

Ein verhältnismäßig großer Anteil der den schließlichen Benzin-Tankstellenpreis begründenden Kosten wird durch Gegebenheiten bestimmt²⁰, auf die die behördliche Preispolitik keinen oder doch keinen unmittelbaren Einfluß ausüben kann. Das betrifft namentlich den ganzen Aufbau der Importpreise, der auf Weltmarktnotierungen beruht und die den wesentlichsten Anteil bildende fiskalische Belastung des Benzins durch Zoll und Warenumsatzsteuer.

Innerhalb der Grenzen dieser teilweise absoluten Gegebenheiten hat die Preispolitik ziemlich freien Spielraum. Es soll deshalb untersucht werden, ob und mit welchen Mitteln und in welchem Umfange sie innerhalb dieser Grenzen ihre allgemeinste volkswirtschaftliche Aufgabe der Ermöglichung von absoluten oder relativen Preissenkungen erfüllen könnte.

Bei der betriebswirtschaftlichen Untersuchung der Kosten des Benzinverkaufes ließ sich feststellen, wie sehr die Benzineinheitsverkaufskosten neben der Wirtschaftlichkeit der Verkaufsorganisation von der Größe des Umsatzes der einzelnen Unternehmungen abhängig sind. In einem gewissen Umfange können sich deshalb preispolitische Möglichkeiten der Benzinpreisbeeinflussung nach

²⁰ Siehe Darstellung des Benzinpreisaufbaus, S. 58 ff.

unten durch solche Maßnahmen ergeben, die zur Steigerung des Umsatzes der Benzinverkaufsstellen geeignet sind. Die Möglichkeiten sind zwar hier beschränkt, weil der Anteil der Verkaufskosten am ganzen Benzinpreise relativ klein ist.

Aber auch die Zahl der zur Verfügung stehenden Mittel ist gering, sofern man von unserem Wirtschaftssystem fremden Beschränkungen der Zahl der Anbietenden oder Vergrößerungen der nachgefragten Menge durch staatliche Zwangsmaßnahmen absieht und von der teilweise möglichen Verringerung wesentlicherer Preisbestandteile (namentlich der Steuerbelastung) absehen muß. Es kommen namentlich in Frage:

- Umsatzsteigerungen durch beschränkende Beeinflussungen der Zahl der Anbietenden; sei es der Anbietenden im allgemeinen oder nur einer speziellen Kategorie.
- Umsatzsteigerungen durch eine ausdehnende Beeinflussung der Nachfrage (was nur durch direkte Senkungen der Treibstoffpreise oder der Preise ihrer Komplementärgüter zu erreichen wäre).

aa) Möglichkeiten der Umsatzsteigerung durch eine Verminderung der Nichtfachmanntankstellen:

Ich bin durch diese Untersuchung zur Ansicht gekommen, daß ein weiterer Abbau der vorhandenen Nichtfachmanntankstellen aus allgemeinen Erwägungen innerhalb gewisser Grenzen zwar empfehlenswert wäre, daß aber davon rein wirtschaftlich nicht mehr allzuviel erwartet werden darf. Das hat verschiedene Gründe:

- Die Umsätze der meisten noch vorhandenen Nichtfachmannsäulen scheinen heute derart unbedeutend zu sein, daß die verbleibenden Fachleutetankstellen durch deren Abbau vermutlich viel weniger gewinnen könnten, als im allgemeinen angenommen wird.
- Die Nichtfachmanntankstellen sind eigentlich nur noch auf dem Lande zu finden. Nun ist zwar die Übersetzung des Verteilungsnetzes in den kleinen und mittleren Ortschaften sicher relativ am größten (weil der weitaus größte Teil

allen Benzins in den großen Städten oder durch Service-Stationen verkauft wird und der Anteil dieser ländlichen Ortschaften am schweizerischen Gesamtabsatz an und für sich gering ist, so daß es manchmal kaum für den lohnenden Betrieb einer einzigen Tankstelle langt). Der geringe Anteil am Gesamtumsatz hat aber zur Folge, daß auch eine sehr weitgehende allfällige Rationalisierung des ländlichen Verteilungsnetzes auf die gesamtschweizerischen Verhältnisse keinen entscheidenden Einfluß ausüben könnte. Ferner haben diese ländlichen Tankstellen auch einen ausgesprochen lokalen Kundenkreis, der dafür auch wenn irgendwie möglich seinen Benzinbedarf innerhalb der Gemeindegrenzen deckt. Der Abbau von Tankstellen wird in solchen Verhältnissen deshalb fast ausschließlich den verbleibenden Tankstellen der gleichen Gemeinde zugute kommen. Der Anteil der Nichtfachmannntankstellen am gesamten dörflichen Absatz ist aber wiederum nicht immer so wesentlich, daß deren selbst gänzlicher Abbau den verbleibenden Fachleuten merkliche Umsatzsteigerungen sichern könnte.

- Bei einem gänzlichen Abbau namentlich der bei Gasthäusern stehenden Nichtfachmannntanksäulen könnten sich zudem neben sehr beschränkten wirtschaftlichen Vorteilen in anderer Beziehung auch negative Auswirkungen ergeben: Wie fast alle diese dörflichen Tankstellenhalter verkaufen auch die Wirte ihr Benzin fast ausschließlich der Lokalkundschaft oder Automobilisten, die mit dem Tanken nicht mehr bis zur nächsten qualifizierten Serviceanlage warten können; und zwar namentlich zu jenen Zeiten, wo die Garagen geschlossen sind (abends nach 19.00 Uhr bis Mitternacht und sonntags). Würde nun in einem solchen Dorfe auch noch die letzte Nichtfachmannnsäule eines Gastwirtes abgebaut, so müßten die verbleibenden und meistens immer noch zu zahlreichen Fachmannbetriebe — neben den geringen Umsatzgewinnen — auch vermehrte nächtliche und sonntägliche Störungen oder erhöhte Bereitschaftskosten auf sich nehmen. Besonders unangenehm wäre ein

solcher Übergang des «Notfalldienstes» aber für die Automobilisten, die damit die letzten, wenigstens bis Mitternacht jederzeit offenen Tankgelegenheiten verlieren würden.

— In dörflichen Verhältnissen wird manchmal der überwiegende oder ein großer Teil des gesamten Benzins durch einen einzigen Großverbraucher gekauft. Es hat sich nun in letzter Zeit oft gezeigt, daß von den Grossisten abmontierte Tankanlagen an solche Großverbraucher abgetreten werden, um sich diese guten Kunden zu sichern²¹. Der Großverbraucher erhält diese meist veralteten und sonst nicht mehr verwertbaren Anlagen billig (oder geschenkt) und kommt so in den Genuß der relativ günstigen Selbstverbraucherpreise²². In solchen Fällen hat der Tankstellenabbau für die verbleibenden Fachleute statt der beabsichtigten Umsatzsteigerung empfindliche Umsatzeinbußen zur Folge.

— Die Entwicklung und besonders das Verhalten der Konsumenten haben mit den übrigen überflüssigen oder nicht genügend leistungsfähigen Tankstellen auch die meisten Nichtfachmannntankstellen eigentlich schon selber auszuscheiden begonnen. Von den Automobilisten werden heute in einem solchen Maße außer im Lokalverkehr und in Notfällen nur noch die allerqualifiziertesten Tankstellen frequentiert, daß die meisten übrigen Tankstellen auch ohne irgendwelche Maßnahmen auf die Dauer wohl nur unter Verlusten weiterbetrieben werden könnten, wenn sie nicht durch eine unzumutbar rückwärtsvolle Festsetzung der Margen künstlich am Leben erhalten werden.

bb) Möglichkeiten der Umsatzsteigerung durch eine Verminderung der Tankstellen im allgemeinen:

Würde das übersetzte Tankstellennetz nicht nur durch einen Abbau der Nichtfachmannntankstellen, sondern überhaupt

²¹ Seit dem 16.12.1943 ist eine solche Abgabe von Tankstellenmaterial an Konsumenten allerdings nicht mehr gestattet (weder unentgeltlich noch gegen Bezahlung), vgl. Jahresbericht 1948 des AGVS, S. 71 f.

²² Siehe Darstellung des Benzinpreisaufbaus, S. 64 f.

reduziert, so könnte das natürlich bereits wesentlich größere wirtschaftliche Auswirkungen haben. Immerhin dürfte auch in diesem Falle nicht allzuviel erwartet werden, weil, wie bereits dargelegt, die Entwicklung diese Auswahl zu treffen bereits selber im Begriffe ist und die allenfalls einzustellenden Tankstellen gar keinen wesentlichen Umsatz mehr besitzen, und weil ferner ein allfälliger Abbau meistens nur lokale Folgen zeitigen könnte²³. Innerhalb geschlossener ländlicher Absatzkreise könnte allerdings eine Zusammenlegung der verschiedenen — zwar an sich unbedeutenden — Umsätze einer verbleibenden einzigen Tankstelle oft bereits eine ausreichende Rendite sichern und ihr im Interesse der Automobilisten einen (seinerseits wiederum umsatzsteigernden) Serviceausbau ermöglichen.

Wir sehen also, daß sich die erwünschte Entwicklung wahrscheinlich *auf die Dauer* auch ohne jede preispolitische Unterstützung vollziehen wird, wobei sich deren wirtschaftliche Auswirkungen auf die Umsätze zum Teil bereits heute ergeben, während sich die Reduktion des Tankstellennetzes bei einem wirtschaftlichen Verhalten der durch die Entwicklung disqualifizierten Tankstellenhalter als notwendige Folge ergeben sollte. Es ist deshalb allein eine Frage der Margenhöhe, wie groß die Zahl der nicht mehr wirtschaftlichen und bei wirtschaftlichem Verhalten einzustellenden Tankstellen ist, so daß sich durch eine zweckmäßige Margenfestsetzung ein ideales indirektes Mittel zur Regelung des Tankstellenabbaues ergibt.

Oft werden natürlich aus bestimmten Gründen auch vollkommen unrentable Anlagen weiterbetrieben. Vielleicht, weil die betreffende Benzinmarke unter allen Umständen auch in jenem Dorfe vertreten sein will, oder weil der Wirt oder Automechaniker seinen anderen Kunden auf jeden Fall Benzin zur Verfügung stellen oder sein eigenes Benzin zu Händlerpreisen beziehen möchte. Die ungenügende Rendite solcher Anlagen braucht aber sicher nicht durch hohe Benzinmargen verbessert zu werden. Solche Verluste sind eine Angelegenheit der Werbung oder des Eigenverbrauchs der an den Tankstellen inter-

²³ Nähere Begründung auf S. 53 f.

essierten Unternehmungen und sind von diesen sicher selber zu tragen.

Es gäbe natürlich auch noch die Möglichkeit, durch eine verschiedenartige Festsetzung der Umsatzbasis²⁴ bei den verschiedenen Benzinverkäufer-Kategorien den Tankstellenabbau in einer bestimmten Richtung zu lenken (oder die bereits bestehende Entwicklungstendenz zu unterstützen), indem durch eine Begünstigung einer (z. B. der freien Fachleute) oder mehrere Kategorien (z. B. der Fachleute oder der freien Tankstellenhalter) bewirkt würde, daß bei gleichem Umsatze immer zuerst die Tankstellen der anderen Kategorien unrentabel würden.

cc) *Möglichkeiten der Umsatzsteigerung durch eine ausdehnende Beeinflussung der Nachfrage:*

Wie wir gesehen haben, sind die Möglichkeiten der Umsatzsteigerung durch eine Rationalisierung des Verteilungsnetzes beschränkt. Es bleibt als weiteres Mittel zur Umsatzsteigerung eine direkte ausdehnende Beeinflussung der Nachfrage, was naturgemäß nur auf dem Wege der Preisgestaltung (der Treibstoffe selber oder ihrer Komplementärgüter) erfolgen könnte. Innerhalb des ohne weiteres freien Spielraums der Preispolitik beschränken sich dabei die Möglichkeiten auf allfällige Reduktionen der Handelsmargen:

— *Reduktionen der Kleinhandelsmargen:* Nach den Ergebnissen der vorliegenden Arbeit sind Reduktionen der bestehenden Detailmargen kaum in Erwägung zu ziehen. Der Anteil der Kleinhandelsmargen am gesamten Benzinpreis ist zudem zu gering, als daß Margenreduktionen nennenswerte Umsatzsteigerungen zur Folge haben könnten.

— *Reduktionen der Großhandelsmargen:* Im Rahmen dieser Arbeit konnten die Möglichkeiten eines allfälligen Abbaus der Großhandelsmargen (auf Grund des Kostenaufbaus des Benzingroßhandels) nicht näher untersucht werden; immerhin scheinen hier die Möglichkeiten größer zu sein. Zu diesem Schlusse führt die Feststellung, daß die Benzingroß-

²⁴ Siehe S. 35, 38 und 40 ff.

firmen immer wieder durch umfängliche Sondervergütungen und Zusatzleistungen Tankstellenhalter an sich zu binden versuchen oder durch die Übernahme bestimmter Kostenarten die Weiterführung an sich unrentabler Tankstellen ermöglichen.

dd) Möglichkeiten der Umsatzsteigerung durch Umlagerung von Teilen der Nachfrage:

Eine Erhöhung der Bezugspreise für Selbstverbraucher hätte für den Benzindetailhandel vermutlich die größte umsatzsteigernde Wirkung, da gerade von den größten Treibstoffverbrauchern viele eigene Tank- und Ausschankanlagen besitzen oder ihre Treibstoffe faßweise beziehen. Könnte dieser sehr wesentliche Teil der ganzen Treibstoffnachfrage auf das Autogewerbe umgelagert werden, so müßte dies dort zu merklichen und kostensenkenden Umsatzsteigerungen führen. Die Preise für Selbstverbraucher müßten dazu so weit erhöht werden, daß wenigstens kleinere und mittlere Bezugsmengen vorteilhafter durch den Benzindetailhandel bezogen würden.

17. Der Benzinpreisaufbau

a) Wesen des gebundenen Benzinpreises

Der Benzinpreis wird heute allein durch staatliche Preisvorschriften (der EPK) gebildet, die natürlich nicht ohne Rücksichtnahme auf die interessierten Wirtschaftsverbände (einschließlich der Konsumentenverbände) und die Markt- und Wirtschaftsverhältnisse erlassen werden können. Der Benzinpreis ist somit nicht ein am Markte gebildeter Gleichgewichtspreis²⁵, sondern ein gebundener Preis, der dementsprechend keine marktregulierenden Funktionen mehr auszuüben vermag. Das hat zur Folge, daß sich Störungen des Marktgleichgewichtes und mannigfache andere Übelstände ergeben können, wenn der festgesetzte Benzinpreis nicht jenem entspricht, der sich als Gleichgewichtspreis unter den Voraussetzungen des freien Marktes bilden würde.

²⁵ Unter den theoretischen Voraussetzungen des freien Marktes und vollkommener Konkurrenz sind die Preise bestimmt durch Angebot und Nachfrage und stellen sich dort ein, wo angebotene und nachgefragte Mengen übereinstimmen; der sich hier bildende Preis ist der Gleichgewichtspreis.

Hingegen hat die dadurch erreichbare weitgehende Preisstabilisierung (die sich freilich nur ergeben kann, wenn der festgesetzte Benzinpreis einigermaßen das Marktgleichgewicht herstellt) für die an der Benzinmarktordnung direkt Beteiligten wesentliche Vorteile, die sicher auch allgemeinwirtschaftlich als positiv zu bewerten sind.

Erwähnenswert sind hier vielleicht die Risikoverminderung (die allein die zur Landesverteidigung erforderliche große Inlandlagerhaltung ermöglichen kann) und die Ausschaltung vieler ungesunder Konkurrenzanswüchse (wie sie sich in den Jahren des sogenannten «freien Marktes» von 1922 bis 1932 bemerkbar gemacht haben). Die Stabilisierung und Vereinheitlichung der Treibstoffpreise ist aber auch für die Konsumenten angenehm, vorausgesetzt, daß das Benzinpreisniveau dadurch nicht erhöht wird.

b) Das Importpreisstruktur-Schema

Der effektive Importpreis ist im Grunde genommen ein bloßer Verrechnungspreis zwischen den schweizerischen Import- und Vertriebsorganisationen und ihren ausländischen Muttergesellschaften als Lieferanten, so daß ihm etwas Willkürliches anhaftet. Die EPK stellt deshalb nicht auf ihn ab, sondern ermittelt selber den sich weltmarktmäßig unter freien Konkurrenzverhältnissen herausbildenden Importpreis (oder Grenzzisternenpreis). Dabei dienten früher die beiden Weltmärkte für Mineralölprodukte,

der Golf-Markt (Norden des Golfes von Mexiko) und

der Konstanz-Markt (rumänischer Exportmarkt)

als Aufrechnungsbasis, während heute zur Hauptsache nur noch die Golfmarktnotierungen maßgebend sind. Zur Erhaltung einer gewissen Stabilität der Importpreisgestaltung wird zur Errechnung des Importpreises jeweils das monatliche Mittel der Weltmarktnotierungen genommen.

Der auf dieser Basis periodisch aufgerechnete Grenzzisternenpreis wird nun natürlich zusammen mit den Weltmarktnotierungen von Periode zu Periode schwanken. Er bildet aber selbst wiederum die Aufrechnungsbasis für die Inlandpreise, so daß man seine Schwankungen zu deren Stabilisierung gerne ausschalten möchte. Man erreicht dies nun dadurch, daß die periodischen Abweichungen zwischen den schwankenden, berechneten effektiven Grenzzisternenpreisen und dem nun die Grundlage der weiteren Preis-

aufrechnung bildenden, durch die EPK fest vorgeschriebenen und deshalb stabilen Grenzzisternenpreis in eine Preisausgleichskasse einbezahlt werden oder von dieser ausgeglichen werden müssen ²⁶.

Beispiel
einer Importpreisaufrechnung für Benzin 70 Octan
 Anwendungsmonat: November 1947
 Basis Golf

A. FOB Exporthafenwert:

1. Warenwert

Notierung vom	C. per Gall	\$-Kurs	Fr. per Gall	Fr. per MT.
2. 9. 47	8.75—10.50			
8. 9. 47	8.75—10.50		361 Gall.	
15. 9. 47	8.75—10.50		= 1 MT.	
22. 9. 47	8.75—10.50			
29. 9. 47	8.75—11.00			
Durchschnitt	9.625	4.315	0.415319	149.930

2. Oil inspection 0.042

3. Seefracht Golf-Nordhafen 37.972

B. C & F Nordhafenwert: 187.944

4. Seeversicherung auf C & F Nordhafenwert

3,3 ‰ auf Fr. 187.944 0.620

5. Seezinsen auf C & F Nordhafenwert + Seeversicherung, 2,8 ‰ auf Fr. 188.564 0.528

6. Seeleckage auf C & F Nordhafenwert inkl. Seeversicherung und Seezinsen, 5 ‰ auf Fr. 189.092 0.945

C. CIF Nordhafenwert: 190.037

7. Umschlag/Lagerung (Nordhafen) 4.500

8. Lagerzins Nordhafen auf CIF Nordhafenwert inkl. Umschlag, 4,4 ‰ auf Fr. 194.537 0.856

9. Leckage bei Lagerung und Umschlag auf CIF Nordhafenwert und Umschlagsatz, 5 ‰ auf Fr. 194.537 0.973

D. FOB Nordhafenwert: 196.366

10. Flußfracht bis Schweizer Grenzhafen 32.000

E. C & F Schweizer Grenzhafenwert: 228.366

²⁶ Diese allgemeinen Angaben beruhen auf einer unveröffentlichten Arbeit der PBK des EVD, betitelt: «Schweizerische Benzinunion (SBU)».

11. Flußversicherung auf C & F Schweizer Grenzhafenwert, 4 ‰ auf Fr. 228.366	0.913
12. Flußzins auf FOB Nordhafenwert inkl. Flußversicherung, 3,3 ‰ auf Fr. 197.279	0.651
13. Flußleckage auf C & F Schweizer Grenzhafenwert, 10 ‰ auf Fr. 228.366	2.284
<i>F. CIF Schweizer Grenzhafenwert:</i>	232.214
14. Umschlag Grenzanlagen	3.500
15. Lagerzins in Grenzanlagen auf CIF Schweizer Grenzhafenwert inkl. Umschlag, 3,3 ‰ auf Fr. 235.714	0.778
16. Umschlags- und Lagerleckage in Grenzanlagen auf CIF Schweizer Grenzhafenwert inkl. Umschlag, 5 ‰ auf Fr. 235.714	1.179
17. Kostensatz Pflichtlagerhaltung Importeure	4.500
18. Kostensatz Betrieb und Unterhalt Bundeslager	2.500
19. Kostensatz Kesselwagenstellung	3.000
20. Carbur-Gebühr	0.750
<i>G. FOR Schweizer Grenzhafenwert:</i>	248.421
21. Zoll und Abfertigung	306.500
22. Kreditzins auf FOR Schweizer Grenzhafenwert inkl. Zoll, 3,3 ‰ auf Fr. 554.921	1.831
23. Generalunkosten auf Importtätigkeit	12.000
24. Ausgleichssatz für Transportkosten im Ausland	7.000
<i>H. Errechneter Zisternenverkaufspreis franko Schweizer Grenze, verzollt:</i>	575.752
Abzüglich Zoll	306.500
<i>I. Errechneter Zisternenverkaufspreis franko Schweizer Grenze, unverzollt:</i>	269.252
25. Durchschnittliche Inlandfracht	25.000
26. Ausgleichssatz Inlandtreibstoffe	65.000
<i>K. Errechneter Zisternenverkaufspreis an Grossisten, franko Inland, unverzollt:</i>	359.252
<i>L. Festgesetzter Zisternenverkaufspreis an Grossisten, franko Inland, unverzollt:</i>	406.500
<i>M. Differenz zugunsten der Kompensationsrechnung:</i>	47.248

c) Das Inlandpreisstruktur-Schema

Der inländische Preisaufbau ist besonders dadurch interessant, daß sowohl Ausgangspunkt (der Grenzzisternenpreis) als auch Resultat der Preisaufrechnung (der Pumpenpreis) durch die EPK einheitlich festgesetzt werden, daß aber dazwischen nach verschiedenen Gesichtspunkten differenzierte Handelsspannen bestehen. Diese differenzierten und ebenfalls durch die EPK festgesetzten Handelsspannen sollten wohl eigentlich der Verschiedenartigkeit von Kosten Rechnung tragen. In welchem Maße sie das tun, wird bei einem Vergleich der bestehenden Detailmargen mit den Ergebnissen der vorliegenden betriebswirtschaftlichen Untersuchung der Kosten des Benzinverkaufs leicht ersichtlich werden ²⁷.

Im übrigen läßt sich der Aufbau der verschiedenen Inlandpreisaufrechnungen am besten an den folgenden Beispielen (vom Herbst 1947) erkennen:

Beispiel einer Inlandpreisaufrechnung für Dieselöl 0.850/10° C Lieferung an Wiederverkäufer-Tankstellenhalter

		Zisternenbezügler	Kategorienbezügler			
		franko schweiz. Bahnstation- nen	Fachleute		Nichtfachleute	
			freie	geb.	freie	geb.
Festgesetzter Grossisten- bezugspreis:	Fr. %kg	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70
In Kompensation abzuführen		2.40				
Grossistenbezugspreis, exkl. WUST, unverzollt		36.10	33.70	33.70	33.70	33.70
+ Zoll		19.40	19.40	19.40	19.40	19.40
Grossistenpreis, exkl. WUST, verzollt		55.50	53.10	53.10	53.10	53.10
+ Großhandelsspanne		1.—	5.50	6.05	7.85	8.40
Bezugspreis für Tankstellen- halter, exkl. WUST.		56.50	58.60	59.15	60.95	61.50
+ WUST.		2.62	2.62	2.62	2.62	2.62
Bezugspreis für Tankstellen- halter, inkl. WUST.		59.10	61.20	61.75	63.55	64.10
	Fr. %kg	50.25	52	52,5	54	54,5
	= Rp./l	7,75	6	5,5	4	3,5
+ Kleinhandelsspanne		58	58	58	58	58

²⁷ Vgl. S. 42 ff. und 68 ff.

Beispiel einer Inlandpreisaufrechnung für Benzingemisch Lieferung an Wiederverkäufer-Tankstellenhalter

		Zisternenbezüger		Kategorienbezüger			
		Fachleute	Nicht-fachleute	Fachleute freie	geb.	Nichtfachleute freie	geb.
Festgesetzter Grossistenbezugspreis							
verzollt, ohne WUST, franko alle							
schweiz. Bahnstationen	Fr. %kg	69.—	69.—	69.—	69.—	69.—	69.—
In Kompensationsrechnung abzuführen		<u>1.70</u>	<u>4.35</u>				
Grossistenbezugspreis für							
Lieferungen an Zisternenbezüger		70.70	73.35				
+ <i>Großhandelsspanne</i>		<u>1.—</u>	<u>1.—</u>	<u>5.50</u>	<u>6.15</u>	<u>8.80</u>	<u>9.45</u>
Bezugspreis für Tankstellen-							
halter, exkl. WUST		71.70	74.35	74.50	75.15	77.80	78.45
+ WUST		<u>3.35</u>	<u>3.35</u>	<u>3.35</u>	<u>3.35</u>	<u>3.35</u>	<u>3.35</u>
Bezugspreis für Tankstellen-							
halter, mit WUST	Fr. %kg	75.05	77.70	77.85	78.50	81.15	81.60
für Zisternenbezüger franko							
Bahnstation, Kategorienbez.							
franko Domizil	Rp./l	56,90	58,90	59	59,5	61,5	62
+ <i>Kleinhandelsspanne</i>		<u>9,10</u>	<u>7,10</u>	<u>7</u>	<u>6,5</u>	<u>4,5</u>	<u>4</u>
		<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>

Beispiel

einer Inlandpreisaufrechnung für Mittelschwerbenzin 0.735 Lieferung an Wiederverkäufer-Tankstellenhalter Mittelschwerbenzin gebleit und ungebleit

		Zisternenbezüger		Kategorienbezüger			
		Fachleute	Nicht-fachleute	Fachleute freie	geb.	Nichtfachleute freie	geb.
Festgesetzter Grossistenbezugspreis							
ohne Zoll	Fr. %kg	40.65	40.65	40.65	40.65	40.65	40.65
+ Zoll		<u>30.65</u>	<u>30.65</u>	<u>30.65</u>	<u>30.65</u>	<u>30.65</u>	<u>30.65</u>
Grossistenbezugspreis verzollt, o/WUST		71.30	71.30	71.30	71.30	71.30	71.30
In Kompensationsrechnung abzuführen		<u>1.65</u>	<u>4.40</u>				
Bei Lieferung an Zisternenbezüger		72.95	75.70				
+ <i>Großhandelsspanne</i>		<u>1.—</u>	<u>1.—</u>	<u>5.50</u>	<u>6.20</u>	<u>8.90</u>	<u>9.60</u>
Bezugspreis für Tankstellen-							
halter, o/WUST		73.95	76.70	76.80	77.50	80.20	80.90
+ WUST		<u>3.45</u>	<u>3.45</u>	<u>3.45</u>	<u>3.45</u>	<u>3.45</u>	<u>3.45</u>
Bezugspreis für Tankstellen-							
halter, m/WUST	Fr. %kg	77.40	80.15	80.25	80.95	83.65	84.35
für Zisternenbezüger franko							
Bahnstation, für Kategorien-							
bezüger franko Domizil	Rp./l	56,90	58,90	59	59,5	61,5	62
+ <i>Kleinhandelsspanne</i>		<u>9,10</u>	<u>7,10</u>	<u>7</u>	<u>6,5</u>	<u>4,5</u>	<u>4</u>
		<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>	<u>66</u>

Beispiel einer Inlandpreisaufrechnung für Dieselöl 0.850/10° C
Lieferung an Selbstverbraucher

Hochverzollt:	bis 170 kg 200 l	171 — 350 kg	351 — 500 kg	501 — 1500 kg	1500 — 4000 kg	4001 — 8000 kg	8001 und mehr	Zisternen- Lieferung
Grossistenbezugspreis								
ohne Zoll	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70
+ Zoll	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40	19.40
In Kompensationskasse	—	—	—	—	—	—	—	2.80
Grossistenbezugspreis								
mit Zoll	53.10	53.10	53.10	53.10	53.10	53.10	53.10	55.90
+ Großhandelsspanne	12.50	9.90	8.90	7.90	7.—	6.15	5.15	1.—
Konsumentenpreis m/Zoll,								
o/WUST, franko Domizil								
Fr. %kg	65.60	63.—	62.—	61.—	60.10	59.25	58.25	56.90
Niederverzollt:								
Grossistenbezugspreis								
ohne Zoll	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70	33.70
+ Zoll	—40	—40	—40	—40	—40	—40	—40	—40
In Kompensationsrechnung	—	—	—	—	—	—	—	2.80
Grossistenbezugspreis								
mit Zoll	34.10	34.10	34.10	34.10	34.10	34.10	34.10	36.90
+ Großhandelsspanne	12.50	9.90	8.90	7.90	7.—	6.15	5.15	1.—
Konsumentenpreis m/Zoll,								
o/WUST, franko Domizil	46.60	44.—	43.—	42.—	41.10	40.25	39.25	37.90

Beispiel
einer Inlandpreisaufrechnung für Benzingemisch 0.758
Lieferung an Selbstverbraucher

	bis 152 kg 200 l	153 — 350 kg	351 — 500 kg	501 — 1500 kg	1501 — 3000 kg	3001 und mehr	Zisternen- Lieferung
Grossistenpreis m/Zoll, o/WUST	69.—	69.—	69.—	69.—	69.—	69.—	69.—
In Kompensationsrechnung							
abzuführen							4.35
Bei Lieferung an Zisternenbezüger							73.35
+ Großhandelsspanne	14.70	10.70	8.90	7.85	6.95	5.95	1.—
Bezugspreis für Selbstverbraucher,							
o/WUST, franko Domizil (bei							
Zisternenlieferungen franko							
Bahnstation)	83.70	79.70	77.90	76.85	75.95	74.95	74.35
+ WUST	3.35	3.19	3.12	3.07	3.04	3.—	2.97
Bezugspreis für Selbstverbraucher,							
mit WUST, in Fr. %kg	87.05	82.89	81.02	79.92	78.99	77.95	77.32
in Rp./l	66	62,85	61,40	60,58	59,91	59,09	58,61
Ersparnis des Konsumenten	—	3.15	4.60	5.42	6.09	6.91	7.39

Beispiel
 einer Inlandpreisaufrechnung für Mittelschwerbenzin 0.735
 Lieferung an Selbstverbraucher
 Gebleit und ungebleit

	bis 147 kg 200 l	148 — 350 kg	351 — 500 kg	501 — 1500 kg	1501 — 3000 kg	3001 und mehr	Zisternen- Lieferung
Grossistenbezugspreis							
m/Zoll, o/WUST	71.30	71.30	71.30	71.30	71.30	71.30	71.30
In Kompensationsrechnung abzuführen							4.40
Bei Lieferung an Zisternenbezüger							75.70
+ Großhandelsspanne	15.05	10.90	9.05	7.95	7.—	6.—	1.—
Bezugspreis für Selbstverbraucher, o/WUST, franko Domizil (bei Zisternenlieferungen franko Bahnhstation)	86.35	82.20	80.35	79.25	78.30	77.30	76.70
+ WUST	3.45	3.29	3.21	3.17	3.13	3.09	3.07
Bezugspreis für Selbstverbraucher, mit WUST,							
in Fr. %kg	89.80	85.49	83.56	82.42	81.43	80.39	79.77
in Rp./l	66	62,84	61,42	60,58	59,85	59,08	58,63
Ersparnis des Konsumenten	—	3.16	4.58	5.42	6.15	6.92	7.37

V. Schlußfolgerungen

A. Konsequenzen der Benzinpreisbildung

Der Benzinpreis ist — wie bereits dargestellt — nicht ein Gleichgewichtspreis, der sich durch das freie Spiel der Kräfte auf dem Markte bildet und damit das Gleichgewicht zwischen angebotenen und nachgefragten Mengen automatisch herstellt, sondern ein gebundener und keine marktregulierenden Funktionen mehr ausübender Preis, der von den Behörden auf Grund von irgendwelchen Gesichtspunkten festgesetzt und über längere Zeiträume hinweg stabil gehalten wird ¹.

Die Festsetzung von einheitlichen und weitgehend stabilen, starren Treibstoffpreisen hat aber außer den beschriebenen Folgen in der Funktion der Preise auch noch andere Konsequenzen, die bei Preis- und Margenfestsetzungen nicht außer acht gelassen werden sollten:

Einerseits werden durch die behördlichen Preisvorschriften zugleich mit der Festsetzung der Preise *die Verlustmöglichkeiten des Benzinverkaufes weitgehend eingeschränkt*, indem die Benzinverkäufer wenigstens vor plötzlichen Preiseinbrüchen und damit vor Verlusten auf ihren Lagerbeständen und ferner vor leistungsfähiger und billigerer Konkurrenz fast vollständig geschützt werden. Für die Konsumenten bedeutet dies die Aufhebung der Möglichkeit, ihre Nachfrage ohne weiteres beim billigsten Anbieter befriedigen oder örtliche und zeitliche, besonders günstige Marktverumstände (Überangebot) ausnützen zu können.

Andererseits werden durch die behördlichen Preisvorschriften aber auch *die Gewinnmöglichkeiten des Benzinverkaufes weitgehend eingeschränkt*, indem die bei einem bestimmten Umsatz erzielbaren Gewinne auf einer bestimmten Höhe limitiert werden und indem auch die Möglichkeit von plötzlichen Preissteigerungen und damit von Gewinnen auf den Lagerbeständen fast vollständig ausgeschlossen wird. Für die Konsumenten bedeutet dies eine

¹ Vgl. S. 58 f.

Sicherung vor jeder Ausnützung einer für jene besonders günstigen Marktlage (Mangel) durch die Benzinverkäufer.

Diesen verschiedenen Konsequenzen der Preisbildung sollte bei jeder Preis- und Margenfestsetzung Rechnung getragen werden. Es ist dies in der Weise möglich, daß

- die Preise in einer Höhe festgesetzt und stabil gehalten werden, die jener der sich unter den Voraussetzungen des freien Marktes bildenden Gleichgewichtspreise möglichst entspricht, damit Störungen des Marktgleichgewichtes und sich daraus ergebende andere Übelstände (s. Aufzählung im «Sanktionsreglement zur vereinfachten Treibstoffmarktordnung vom 11. Juli 1947» im Anhang) vermieden werden können;
- die Margen in einer Höhe festgesetzt werden, die dem Benzinhandel bei einer als normal zu betrachtenden Umsatzgröße einerseits einen angemessenen Gewinn pro Liter sichert, anderseits aber auch übersetzte Gewinne und unbillige Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Händlerkategorien verunmöglicht, und die ferner nicht zum Nachteil der Konsumenten ein höheres Preisniveau entstehen läßt, als es sich (abgesehen von Angeboten zu Verlustpreisen und von jeder Schmutzkonkurrenz) unter den Voraussetzungen des freien Marktes bilden würde.

Diesen beiden grundsätzlichen Forderungen zu entsprechen ist viel einfacher, als es auf den ersten Blick vielleicht erscheinen mag, sobald einmal die Kosten des Groß- und Kleinhandels in genügender Weise bekannt sind. Wenn man sich bei Preis- und Margenfestsetzungen auf absolut objektive Kostengrundlagen stützt und die Entscheidungen nicht auf Grund des verschieden starken Druckes der Interessentengruppen trifft, wird man diesen Forderungen in weitgehendem Maße gerecht werden können:

Auch unter den Bedingungen der reinen Preistheorie — unter denen allein ja eigentlich ein vollkommenes Marktgleichgewicht und sich überall sofort bildende Gleichgewichtspreise denkbar sind — wird vorausgesetzt, daß auf die Dauer *kostenäquivalent* getauscht werde, so daß wir bei einer selbständigen Festsetzung der Preise den Bedingungen der Theorie und damit den Gleichgewichts-

preisen dann am nächsten kommen müssen, wenn wir uns bei der Preisfestsetzung auf Kostengrundlagen stützen.

Aber auch der Forderung nach angemessenen — aber nicht übersetzten — Gewinnen wird damit am besten entsprochen werden können, da zu den einmal bekannten Kosten einer bestimmten Umsatzgröße nur ein als angemessen betrachteter Gewinn beliebiger Höhe zugeschlagen zu werden braucht, um sowohl Gewinn- als auch Verlustmöglichkeiten in billiger Weise zu limitieren.

Werden Margen und Preise im Verhältnis der Kosten festgesetzt, so wird ferner auch nicht zum Nachteil der Konsumenten ein Preisniveau entstehen können, das höher als jenes wäre, das sich unter den Voraussetzungen des freien Marktes bilden würde.

B. Kritische Betrachtung der heutigen Benzinmargen

Nachdem die ungefähren ² Kostenverhältnisse der Kategorienbezüger und die Besonderheiten der Benzinpreisbildung dargestellt worden sind, ist nur noch zu untersuchen, in welchem Maße die heutige Margenordnung den Ergebnissen dieser Arbeit entspricht und wie sie gegebenenfalls abgeändert werden müßte.

Wegen der außerordentlichen Verschiedenartigkeit der Verhältnisse von Tankstelle zu Tankstelle läßt sich jedoch für die angemessene Höhe der Margen keine ideale, unabänderliche Lösung geben, ebensowenig als über die generelle Höhe der Benzinverkaufskosten und die tatsächlichen Kostenverhältnisse absolute und auf jeden Einzelfall anwendbare Aussagen gemacht werden könnten. Wohl läßt sich leicht feststellen, was grundsätzlich anders sein sollte; das schließliche Ausmaß beruht jedoch auf den den Berechnungen zugrunde gelegten Voraussetzungen.

a) Sind die heutigen Margenunterschiede gerechtfertigt?

Heute betragen die Margenunterschiede

zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten	2,5 Rp.
zwischen freien und gebundenen Tankstellen	0,5 Rp.

² Einerseits sind die Voraussetzungen von Tankstelle zu Tankstelle so unendlich verschieden und andererseits fehlen für so viele Kostenfaktoren feste Grundlagen, daß von einer *exakten* Feststellung der Kostenverhältnisse niemals die Rede sein kann. Ich begnüge mich deshalb durchwegs auf die Angabe runder Zahlen, um auch nicht nur den Anschein von absoluter Genauigkeit zu erwecken.

welche Relation unter keinen Umständen den tatsächlichen Kostenverhältnissen entsprechen kann. Die zusätzlichen kostenlosen Dienstleistungen der Fachleute bilden immer — von welchen Voraussetzungen auch ausgegangen wird — eine viel geringfügigere Kostenursache als die eigenen Tank- und Ausschankanlagen der freien Tankstellen, so daß die Margendifferenzierung zwischen freien und gebundenen Tankstellen niemals geringer sein dürfte, als jene zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten.

Nach den zuvor wiedergegebenen Berechnungen würde *eine Abstufung von einem Rappen zwischen Fachleuten und Nichtfachleuten und von zwei Rappen zwischen freien und gebundenen Tankstellen* den tatsächlichen Kostenverhältnissen am ehesten gerecht werden.

b) Ist die allgemeine Höhe der heutigen Benzinmargen gerechtfertigt?

Nach meiner Auffassung sollte man auch zur Beantwortung dieser Frage auf die nach Zahl und Gesamtumsatz weitaus bedeutendste Gruppe, d. h. auf die gebundenen Fachleute mit verhältnismäßig einfachen Anlagen abstellen und untersuchen, ob der von diesen normalerweise erzielte Gewinn als angemessen zu betrachten ist.

Geht man dabei von den für diese Gruppe berechneten Normalkosten von rund 4 Rappen pro Liter aus, so ergibt sich hier ein kaum als übersetzt zu betrachtender Gewinn von 2,5 Rappen pro Liter oder von 3,8 % des Verkaufspreises (Säulenpreis 66 Rp.).

Ich bin deshalb der Auffassung, daß die Marge der marktmäßig weitaus bedeutendsten Kategorie heute den tatsächlichen Kostenverhältnissen bereits weitgehend entspricht, daß jedoch die Margendifferenzierung der anderen drei Kategorien unrichtig ist, weshalb deren Benzinmargen in einer entsprechenderen Höhe neu festgesetzt werden sollten.

c) Vorschlag für eine den Kostenverhältnissen entsprechende Margenfestsetzung

Es hängt natürlich ausschließlich von den Voraussetzungen — die der Feststellung der allgemeinen Kostenhöhe und den Differenzierungen zugrunde gelegt werden — und der Höhe des als an-

gemessen betrachteten Gewinnes ab, welche Benzinmargen der vier fraglichen Kategorien als den Kostenverhältnissen entsprechend darzustellen sind.

Sofern jedoch die hier vorgeschlagenen und den vorliegenden Berechnungen zugrunde gelegten Voraussetzungen anerkannt und der nach diesen Berechnungen von gebundenen Fachleuten normalerweise erzielte Gewinn von 2,5 Rappen pro Liter als angemessen betrachtet wird, müßten die Benzinmargen — um einigermaßen den tatsächlichen Kostenverhältnissen gerecht zu werden — ungefähr in folgender Höhe festgesetzt werden:

Freie Fachleute	8,5 Rp.
Freie Nichtfachleute	7,5 Rp.
Gebundene Fachleute	6,5 Rp.
Gebundene Nichtfachleute	5,5 Rp.

Demgegenüber betragen die heutigen Margen:

Freie Fachleute	7,0 Rp.
Freie Nichtfachleute	4,5 Rp.
Gebundene Fachleute	6,5 Rp.
Gebundene Nichtfachleute	4,0 Rp.

* * *

VI. Anhang

1. Preisberechnung der angeführten Tank- und Ausschankanlage

— 5000-Liter-Tank, inkl. Schachtdeckel	1700.—
Baugrube: Grab- und Maurerarbeiten	1300.—
Weitere Grab- und Maurerarbeiten	250.—
Röhren und Fittings	150.—
Montage	200.—
Läutwerk und Beleuchtung	500.—
Baubewilligung	50.—
Transportspesen	200.—
Unvorhergesehenes	250.—
— Durchlaufzähler, inkl. Montage	3000.—
<i>Total</i>	<i>7500.—</i>

18. 8. 47

Vereinfachte Treibstoff-Markordnung vom 11. Juli 1947

Art. 1

Die vorliegende vereinfachte Markordnung bildet die Grundlage für die zukünftige Treibstoffmarktregelung.

Art. 2

Während der Dauer der vereinfachten Markordnung gelten für die der SBU angehörenden Gruppen und Firmen die Statuten und das Organisationsreglement A der genannten Organisation nur insofern, als sie nicht durch die vorliegende Vereinbarung ersetzt oder abgeändert werden. Die übrigen Vorschriften der SBU und die Bestimmungen der Rahmenkonvention werden mit Unterzeichnung der vorliegenden Markordnung aufgehoben.

Art. 3

Der Markordnung sind unterstellt:

**Benzin und Superbrennstoff zu motorischen Zwecken,
Dieselöl für Fahrzeugmotoren,**

mit Ausnahme der zu Flugzwecken verwendeten Treibstoffe.

Mit Ausnahme von Art. 11, Ziff. I, lit. B, Art. 11, Ziff. II, und Art. 14 finden sämtliche Bestimmungen der vorliegenden vereinfachten Markordnung auch auf Dieseltreibstoff Anwendung. Das Zisternenbezugsrecht für Nichtfachleute und Konsumenten von Dieselöl, sowie die Grossisteneigenschaft für Dieselölhändler werden durch eine spezielle Vereinbarung geregelt.

Art. 4

Vollzug und Überwachung der vorliegenden Markordnung werden einem Ausschuss übertragen (vgl. Art. 18).

Art. 5

Die von der Eidgenössischen Preiskontrollstelle festgesetzten Preise sind als feste Preise für alle Handelsstufen und Kategorien verbindlich. Die zulässigen Leistungen gegenüber Abnehmern werden in einer besonderen Vereinbarung der Marktgruppen, die gleichzeitig mit der vereinfachten Markordnung zu unterzeichnen ist, umschrieben.

Jede direkte und indirekte Begünstigung der Abnehmer im Preis oder über die zulässigen Leistungen hinaus ist nicht gestattet. Über Maßnahmen zur Abwehr von Markteinbrüchen sowie zur Abwehr von Expansionsbestrebungen von Außenseitern entscheidet der Ausschuss.

Art. 6

Zwischen den Preisen für Zisternenlieferungen, für Lieferungen in Mengenkategorien und dem Detailabgabepreis sollen bestimmte Rela-



18. 8. 47

tionen bestehen. Es sind zu differenzieren Lieferpreise für Fachleute und Nichtfachleute sowie für Tankstellenhalter mit und ohne Lieferver-
trag.

Art. 7

a) Die Inhaber von Nichtfachmannssäulen unterbreiten dem Auto-
gewerbeverband einen verbindlichen Plan über die Durchführung des
Abbaues von Nichtfachmannssäulen.

b) Nach der Einigung der Marktordnungsgruppen über das Abbaupro-
gramm ist die Bindung bisher freier Fachleute den Lieferanten, die sich
auf die vereinfachte Marktordnung verpflichtet haben, gestattet.

Art. 8

Die Errichtung von Service-Stationen und Nichtfachmann-Tank-
stellen sowie der Ausbau bestehender Nichtfachmann-Anlagen ist nicht
gestattet. Ausnahmen betreffend Errichtung von Nichtfachmann-An-
lagen kann der Ausschuß in wirtschaftlich begründeten Fällen gestatten.

Tankstellenmaterial darf Selbstverbrauchern von Benzin und Dieselöl
nur gegen Berechnung des normalen Marktwertes abgegeben werden, ohne
irgendwelche Bezugsverpflichtung.

Art. 9

Als Fachmann-Tankstellen werden nur die status quo Betriebe und
diejenigen anerkannt, die in personeller und fachlicher Hinsicht den ge-
genwärtigen, durch die Schweizerische Benzinunion anerkannten Fach-
mannbedingungen des Autogewerbes entsprechen.

Art. 10

Der Autogewerbe-Verband der Schweiz verpflichtet sich, die Er-
neuerung bisheriger Fachmann-Tankstellenverträge zu fördern.

Art. 11

Zisternenbezugsberechtigung

I. Tankstellenhalter

Zum zisternenweisen Bezug mit Zollvorlage und Gewichtseinkauf
sind berechtigt:

A. Fachleute:

- a) bisherige **Fachleute** laut namentlicher Liste der SBU vom 1. Okto-
ber 1946;
- b) weitere Fachleute, deren Anlagen über **Bahngeleiseanschluß** und
einen Großtank von mindestens 30 000 Litern Fassungsvermögen
verfügen;
- c) weitere Fachleute, deren Anlagen über keinen Bahngeleiseanschluß
verfügen, nur im Rahmen der Gesamtzahl von 171 Wiederver-
käufern mit Zisternenbezugsrecht (156 bisherige und 15 neue) sofern
sie über einen Großtank von mindestens 30 000 Litern Fassungs-
vermögen verfügen. Diese können sich den Treibstoff durch den
Lieferanten zuführen lassen.



B. **Nichtfachleute**, nur laut namentlicher Liste der SBU vom 1. Oktober 1946.

18.8.47

II. Konsumenten

- a) bisherige laut namentlicher Liste der SBU vom 1. Oktober 1946;
- b) neue nur, wenn ihre Anlagen über Bahngeleiseanschluß und einen Großtank von mindestens 30 000 Litern Fassungsvermögen verfügen.

Art. 12

Für **Fachleute**-Tankstellenhalter ohne Zisternenbezugsberechtigung mit über 150 000 Litern Jahresabsatz wird mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Markordnung eine **Großbezügler-Kategorie** eingeführt; die auf dieser verbindlichen Liste aufgeführten Fachmannbetriebe haben Anrecht auf eine um $\frac{1}{2}$ Rappen höhere Pumpenkommission als die übrigen Fachmannkategorien. Als Basis für Erstellung der 1. Liste gilt der verdoppelte Absatz des zweiten Halbjahres 1946.

Art. 13

Die Mitglieder jeder Gruppe sind verpflichtet, sich auf die Ausübung ihrer bisherigen Marktfunktionen zu beschränken. (Betr. Gruppe Großhandel: Art. 16 der Rahmenkonvention vom 15. Mai 1933.)

Art. 14

Als Grossisten werden diejenigen Firmen und Depotbetriebe anerkannt, die auf der diesbezüglichen Liste der SBU bereits aufgeführt sind.

Weiteren Firmen und Depotbetrieben darf die Grossisteneigenschaft nur zuerkannt werden, wenn sie sich über den Besitz der notwendigen fachgemäßen Einrichtungen ausweisen können:

- Geleiseanschluß,
- Lagerraum von mindestens 300 Quadratmetern Grundfläche,
- Tankraum von mindestens 100 000 Litern für die Einlagerung von Treibstoff,
- Abfüllvorrichtungen für Zisternenentleerung sowie für Tankwagen- und Faßbefüllung,
- Motorlastwagen,
- Gebinde,
- eigene kaufmännische Verwaltung,

Über die Erfüllung dieser Voraussetzungen entscheidet der Ausschuß.

Neue **Relais-Stationen** (Hilfslager, Zwischenlager) sind gestattet, sofern es sich dabei um unbemannte Zwischenlager mit Geleiseanschluß und Tankraum von mindestens 50 000 Litern handelt.

Art. 15

Die Importeure und Grossisten sind verpflichtet, keine Treibstoff-handelsfirmen zu beliefern, die der Marktordnung nicht angehören.

Der AGVS erklärt sich bereit, seine Mitglieder zu verpflichten, von keinen Lieferanten (Gruppen und Firmen) die der Marktordnung nicht beigetreten sind, Treibstoff zu beziehen.



18. 8. 47

Art. 16

Als Sanktionsausschuß ist ein Schiedsgericht, bestehend aus drei neutralen Persönlichkeiten durch den Ausschuß zu bestimmen, welcher aus deren Mitte den Vorsitzenden des Schiedsgerichtes bezeichnet, das nach einem besonderen Sanktionsreglement endgültig entscheidet.

Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Marktordnung, gegen die Statuten, das Organisationsreglement A der SBU und gegen die Statuten der Lokalkonferenzen sowie die Nichtbeachtung von Beschlüssen des Ausschusses, des Vorstandes der SBU und der Fachausschüsse unterliegen der Sanktionspflicht.

Art. 17

Bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung dieser Marktordnung entscheidet der Ausschuß endgültig.

Art. 18

Der Ausschuß setzt sich zusammen aus:

- a) einem Präsidenten und einem Vizepräsidenten;
- b) je drei Vertretern der drei Marktgruppen;
- c) der Zentralstelle mit beratender Stimme;
- d) Experten der drei Marktgruppen ohne Stimmrecht.

Die Beschlußfassung durch den Ausschuß erfolgt mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen der Vertreter der drei Marktgruppen. Jede im Ausschuß vertretene Marktgruppe kann durch eine ausdrückliche Erklärung im Protokoll verlangen, daß bestimmte ihre Lebensinteressen benachteiligende Beschlüsse mit Einstimmigkeit gefaßt werden müssen.

Art. 19

Diese Vereinbarung tritt spätestens am 11. Juli 1947 in Kraft, nach Unterzeichnung durch die Importeure, durch den Schweizerischen Mineralölinteressentenverband, durch den Autogewerbeverband der Schweiz und dauert bis auf weiteres.

Eine Kündigung ist frühestens auf den 30. Juni 1948 möglich unter Beachtung einer Kündigungsfrist von drei Monaten. Nach Ablauf dieser Frist ist die Kündigung je auf den 30. Juni oder auf den 31. Dezember eines Jahres möglich mit einer Kündigungsfrist von drei Monaten.

Für die Importeure:

„BP“ Benzin und Petroleum AG.
Lumina AG., Shellprodukte
Noba AG.
Rimba Rob. Jos. Jecker Mineralöl und Benzin AG.
Socal S. A.
Standard-Mineralölprodukte AG.
Verband trustfreier Benzinimporteure der Schweiz

Für den Großhandel:

Verband Schweiz. Mineralölinteressenten

Für das Autogewerbe:

Autogewerbeverband der Schweiz

Bern, den 11. Juli 1947.

19 004



Spezielle Vorschriften für Dieseltreibstoff vom 11. Juli 1947

18. 8. 47.

Gestützt auf Art. 3, Abs. 2, der vereinfachten Treibstoffmarktordnung vom 11. Juli 1947 vereinbaren die unterzeichneten Marktpartner analog zu den Art. 11 und 14 der erwähnten Treibstoffmarktordnung was folgt:

Art. 1 (resp. 11a)

I. Tankstellenhalter

Zum zisternenweisen Bezug von Dieseltreibstoff mit Zollvorlage und Gewichtseinkauf sind berechtigt:

Fachleute: gemäß Art. 11A, a), b) und c) der vereinfachten Treibstoffmarktordnung.

Nichtfachleute: gemäß namentlicher noch zu erstellender Liste.

II. Konsumenten

- a) **bisherige**, sofern sie über Geleiseanschluß verfügen und schon bisher Dieseltreibstoff zisternenweise bezogen haben;
- b) **neue**, nur wenn ihre Anlagen über Bahngeleiseanschluß und einen Großtank für Dieseltreibstoff von mindestens 30 000 Litern Fassungsvermögen verfügen;
- c) über die zisternenbezugsberechtigten Konsumenten führt die Zentralstelle eine namentliche Liste.

Art. 2 (resp. 14a)

Als **Grossisten für Dieseltreibstoff** werden anerkannt:

- a) die als Grossisten bzw. Depositäre für **Benzin** anerkannten Firmen;
- b) diejenigen Firmen und Depothbetriebe, die den Nachweis erbringen, daß sie **bisher** mit **Dieseltreibstoff** als Großhändler tätig waren.

Grossisten, die nicht schon als Treibstoff-Grossisten einer Lokalkonferenz als Mitglied angehören, darf Dieseltreibstoff zum Zwecke des Wiederverkaufs nur nach Unterzeichnung eines **speziellen Grossisten-reverses** geliefert werden.

Art. 3 (resp. 16a)

Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieser Vereinbarung werden sanktioniert (Art. 16 der vereinfachten Marktordnung).



18. 8. 47.

Art. 4 (resp. 19a)

Diese Vereinbarung wurde am 11. Juli 1947 von den Partnern der vereinfachten Marktordnung unterzeichnet und tritt am 11. Juli 1947 in Kraft.

Die Dauer dieser Vereinbarung sowie deren Kündigung richten sich nach den in Art. 19 festgesetzten Bestimmungen der vereinfachten Marktordnung.

Bern, den 11. Juli 1947.

Für die Importeure:

„BP“ Benzin und Petroleum AG.

Lumina AG., Shell-Produkte

Noba AG.

Rimba Rob. Jos. Jecker, Mineralöl und Benzin AG.

Socal S. A.

Standard-Mineralölprodukte AG.

Verband trustfreier Benzinimporteure der Schweiz

Verband Schweizerischer Mineralölinteressenten

Autogewerbe-Verband der Schweiz



Vereinbarung über zulässige Leistungen bei Belieferung von Detailverkäufern vom 11. Juli 1947

18. 8. 47

1. Detailverkäufern **ohne** Tankstellenvertrag (freien Tankstellenhaltern) dürfen außer den von der Eidgenössischen Preiskontrollstelle für die betreffende Verkaufskategorie festgesetzten Detailverkaufskommisionen von den Lieferanten weder selbst noch durch Drittpersonen zusätzliche Leistungen irgendwelcher Art zugewendet werden. Der Verkauf von Tankstellenmaterial ist nur gegen Berechnung der normalen Kosten zulässig.
2. a) Gegenüber Detailverkäufern **mit** Tankstellenvertrag (gebundenen Tankstellenhaltern) sind außer der Einrichtung und dem Unterhalt der Ausschankanlagen nur Leistungen bis zur Kostendeckung gestattet, die mit der baulichen Gestaltung der **Tankstelle** (nicht Garage, Werkstätte, Wohnräume usw.) zusammenhängen. In diesem Rahmen und zu dieser Zweckbestimmung können Leistungen bis zu einer durch Vereinbarung der Marktpartner limitierten Höhe durch Kreditgewährung, Übernahme von Hypotheken und Bürgschaften erfolgen. Darüber hinaus dürfen Leistungen vom Lieferanten weder direkt noch indirekt erbracht werden.

b) Jede direkte und indirekte Beteiligung eines Lieferanten an einem Garagebetrieb ist verboten.
3. Die vom Lieferanten gemäß Ziffer 2a) gestellten Ausschankanlagen und Tanks bleiben Eigentum der Lieferfirma.
4. Verfehlungen gegen diese Vorschriften werden sanktioniert.
5. In Zweifelsfällen setzt der Ausschuß das Ausmaß der zulässigen Leistungen endgültig fest.
6. Diese Vereinbarung wurde am 11. Juli 1947 von den Partnern der vereinfachten Marktordnung unterzeichnet und tritt am 11. Juli 1947 in Kraft.

Die Dauer dieser Vereinbarung sowie deren Kündigung richten sich nach den in Art. 19 festgesetzten Bestimmungen der vereinfachten Marktordnung.

Bern, den 11. Juli 1947.

19 007



18. 8. 47

Für die Importeure:

„BP“ Benzin- und Petroleum AG.

Lumina AG., Shell-Produkte

Noba AG.

Rimba Rob. Jos. Jecker, Mineralöl und Benzin AG.

Socal S. A.

Standard-Mineralölprodukte AG.

Verband trustfreier Benzinimporteure der Schweiz

Verband Schweiz. Mineralölinteressenten

Autogewerbe-Verband der Schweiz



Sanktionsreglement zur vereinfachten Marktordnung vom 11. Juli 1947

18. 8. 47

In Ausführung von Art. 16 der vereinfachten Marktordnung wird folgendes Sanktionsreglement erlassen:

I. Sanktionstatbestände

Art. 1

Sanktionspflichtig sind die Widerhandlungen gegen die Vorschriften der vereinfachten Marktordnung vom 11. Juli 1947, gegen die Statuten und das Organisationsreglement A der SBU, soweit dieselben nicht durch die Bestimmungen der vereinfachten Marktordnung ersetzt oder abgeändert worden sind, gegen die Statuten der Lokalkonferenzen, gegen die Vorschriften dieses Reglementes, sowie allfällige weitere vom Ausschuß zu erlassende Vorschriften und die Mißachtung von Entscheiden und Beschlüssen des Ausschusses (vgl. Art. 4 der vereinfachten Marktordnung) und der Fachausschüsse. Auch der Versuch solcher Widerhandlungen ist zu ahnden.

Art. 2

Als Preisunterbietung (vgl. Art. 5 der vereinfachten Marktordnung) werden sanktioniert:

- a) alle mit dem Treibstoffgeschäft zusammenhängenden Handlungen, welche den Zweck haben, den Abnehmern mittelbar oder unmittelbar einen Vorteil gegenüber den von der EPK festgesetzten Preisen oder den Marktvorschriften zu bieten, wie

Preisverbilligung durch Mengenabschlüsse,
Belieferung von Organisationen zum Zwecke des verbilligten Einkaufes,
Zusammenlegung von Einzellieferungen,
Gewährung geheimer Rabatte,
Gewährung von Trinkgeldern und wertmäßigen Geschenken bei Abgabe von Treibstoff an Konsumenten,
die geschenkweise Abgabe von Treibstoff,
die verbilligte oder Gratisabgabe anderer Produkte im Zusammenhang mit der Treibstoffabgabe,
die verbilligte oder Gratisleistung von Servicedienst, Einstellmiete, Schmierdienst beim Detailverkauf.

- b) Leistungen der Lieferanten an Wiederverkäufer, die das durch Spezialvereinbarung gesetzte Ausmaß übersteigen.
Der Sanktionspflicht untersteht auch die Entgegennahme der angeführten Vergünstigungen durch Detailverkäufer.

Art. 3

Geahndet wird die Belieferung von Verkaufsstellen (Händler, Depots, Tankstellen und Kistendepots), die von der Zentralstelle der Marktorganisation nicht anerkannt sind. Maßgebend ist das durch die Zentralstelle geführte Verzeichnis.



18. 8. 47

Art. 4

Geahndet wird die Belieferung von Detailverkäufern, die die vorgeschriebenen „Lieferbedingungen“ nicht unterzeichnet haben.

II. Organisation, Zuständigkeit

Art. 5

Die **Untersuchung** ist von derjenigen Lokalkonferenz durchzuführen, in deren Gebiet der Verstoß gegen die Marktvorschriften und Reglemente begangen wurde.

Art. 6

Zuständig für den Erlaß von Sanktionsentscheiden ist gegenüber **Importeuren und Grossisten** das in Art. 16 der vereinfachten Marktordnung von 11. Juli 1947 vorgesehene **Schiedsgericht** unter Ausschluß der ordentlichen Gerichtsbarkeit.

Es werden zwei Schiedsgerichte, eines für das Gebiet der deutschschweizerischen und eines für das Gebiet der welschschweizerischen Lokalkonferenzen, gebildet. Für den Kanton Tessin ist das Schiedsgericht der welschen Schweiz zuständig, wobei mindestens ein Schiedsrichter durch einen im Kanton Tessin niedergelassenen neutralen Persönlichkeit zu ersetzen ist.

Örtlich zuständig ist dasjenige Schiedsgericht, in dessen Gebiet der Beschuldigte sein Geschäftsdomizil hat.

Ordnungshußen (vgl. Art. 12) verhängt der Obmann des Schiedsgerichtes.

Art. 7

Bei Verstößen von **Tankstellenhaltern** und Haltern von **Kannendepots** ist ein vom Autogewerbe zu bestimmender neutraler Einzelschiedsrichter Sanktionsinstanz.

Art. 8

Die Partner der vereinfachten Marktordnung und die in den Lokalkonferenzen organisierten Mitglieder haften auch für Verfehlungen ihrer Angestellten, Vertreter, Reisenden, Verkäufer und der sonstigen Hilfspersonen.

Art. 9

Die Lokalkonferenzen haben von ihren Mitgliedern die Leistung von Sicherungen einzufordern.

III. Art der Sanktionen

Art. 10

Als Sanktionen kommen zur Anwendung:

- a) Konventionalstrafe,
- b) Liefersperre gegenüber Detailverkäufern und den den Grossisten untergeordneten Handelsstufen,
- c) Außerbetriebsetzung oder Entfernung von Anlagen mit der Möglichkeit der Ersatzvornahme,
- d) Ungültigkeitserklärungen von Verträgen.

Es können mehrere Sanktionen zugleich angeordnet werden.

Art. 11

Die Konventionalstrafe beträgt:

A. Bei Verfehlungen anlässlich einer konkreten Lieferung:

- a) Fr. 6.— bis Fr. 10.— per 100 kg, sofern die Liefermenge feststellbar ist;



b) Fr. 50.— bis Fr. 2000.—, sofern der Umfang der Lieferung nicht feststellbar ist.

18. 8. 47

B. Bei anderen Verfehlungen:

Konventionalstrafen von Fr. 1000.— bis Fr. 5000.— pro Fall.

C. In schwerwiegenden Fällen, insbesondere bei vorsätzlichen Verstößen, kann die Konventionalstrafe bis auf Fr. 50 000.— erhöht werden.

D. Bei Rückfällen können die unter Ziffer A und B genannten Ansätze bis auf das fünffache erhöht werden.

Art. 12

In leichteren Fällen, insbesondere wo es sich um Unterlassung der Meldepflicht, Überschreitung von Fristen usw. handelt, kann an Stelle einer Konventionalstrafe **Ordnungsbuße** von Fr. 50.— bis Fr. 500.— treten.

Art. 13

Die aus Konventionalstrafen und Ordnungsbußen eingehenden Beträge fließen gemäß Entscheid der Sanktionsinstanz in die Kasse derjenigen Lokalkonferenz, deren Mitglieder durch die Verfehlung benachteiligt worden sind. Die Kosten der Untersuchung und die Schiedsgerichtskosten kommen vorab in Abzug.

Art. 14

Gegenüber Detailverkäufern resp. Verkaufsberechtigten der unteren Handelsstufen kommt als **erste Strafe** die Ausfällung einer **Buße** in Betracht. Wird eine durch den Einzelrichter verhängte Buße nicht innert der festgesetzten Frist bezahlt oder liegt ein Rückfall vor, so kann vom Einzelschiedsrichter Liefersperre als Sanktion verhängt werden. Diese beträgt mindestens 7 Tage, maximal 30 Tage. Beim zweiten Rückfall: doppelte Sperre; beim dritten Rückfall: dreifache Sperre.

IV. Sanktionsverfahren

Art. 15

Die Partner der vereinfachten Marktordnung und die Mitglieder der Lokalkonferenzen melden die ihnen bekannt gewordenen Verfehlungen dem Obmann der betreffenden Lokalkonferenz oder der Zentralstelle.

Art. 16

Die Obmänner der Lokalkonferenzen sind verpflichtet, die Untersuchung sofort in die Hand zu nehmen und zu prüfen, ob nach ihrem Ermessen ein sanktionspflichtiger Verstoß vorliegt, und deren Ergebnis der Zentralstelle bekanntzugeben. Erhält die Zentralstelle Kenntnis von einer nicht beförderlichen oder mangelhaften Untersuchung, so ist sie verpflichtet, die nötigen Erhebungen auf Kosten der Lokalkonferenz vorzunehmen.

Art. 17

Der Obmann der Lokalkonferenz hat dem Verzeigten von der gegen ihn erhobenen Anschuldigung ohne nähere Beweisangabe Kenntnis zu geben und ihm eine 14tägige Frist zur Einreichung seiner Entlastungsbeispiele anzusetzen, sofern nach seinem Ermessen ein sanktionspflichtiger Verstoß vorliegt.

Art. 18

Die Vertragspartner der vereinfachten Marktordnung und die Mitglieder der Lokalkonferenzen sind verpflichtet, den neutralen Obmännern



18. 8. 47

der Lokalkonferenzen, dem Geschäftsführer der Zentralstelle, den Mitgliedern des Schiedsgerichtes und eventuell von diesem oder der Zentralstelle bezeichneten neutralen Persönlichkeiten Einsicht in die Bücher zu gewähren und verlangte Belege zu edieren.

Alle Vertragspartner und Mitglieder der Lokalkonferenzen sowie deren Personal sind zu uneingeschränkter Auskunftserteilung und Zeugnisablegung verpflichtet.

Die erwähnten Untersuchungsorgane unterstehen der Schweigepflicht.

Art. 19

Die Zentralstelle überweist die Akten dem Obmann des Schiedsgerichtes resp. dem Einzelschiedsrichter, der über die Einstellung oder Durchführung des Verfahrens entscheidet.

Art. 20

Das Schiedsgericht resp. der Obmann oder der Einzelschiedsrichter entscheidet auf Grund der Eingabe der Entlastungsbeweise des Beschuldigten (vgl. Art. 17) und der durch die Zentralstelle eingereichten Vernehmung der Lokalkonferenz **im beschleunigten Verfahren**. Ein weiterer Schriftenwechsel findet in der Regel nicht statt. Der Beschuldigte kann die persönliche Anhörung durch die Sanktionsinstanz verlangen. Neue, in der Eingabe über die Entlastungsbeweise nicht schon vorgebrachte Tatsachen (Nova) werden nur beachtet, soweit der Beschuldigte bis zum Zeitpunkt der Eingabe noch keine Möglichkeit hatte, diese vorzubringen.

An den Verhandlungen der Sanktionsinstanz können die Zentralstelle und die Obmänner der Lokalkonferenzen als Auskunftspersonen teilnehmen.

Art. 21

Der Entscheid der Sanktionsinstanz ist endgültig und sofort rechtskräftig. Der Vollzug hat innert Monatsfrist durch den Obmann der Lokalkonferenz zu erfolgen.

Art. 22

Das Schiedsgericht resp. dessen Obmann oder der Einzelschiedsrichter setzt neben den Gerichtskosten auch die Kosten der Untersuchung fest. Ist eine Anzeige wider besseres Wissen oder leichtfertig erhoben worden, so können die Kosten dem Anzeiger überbunden werden. Erfolgt keine Sanktionierung, so sind die Kosten der Lokalkonferenz aufzuerlegen, sofern nicht der Angeschuldigte durch sein Verhalten die Durchführung des Sanktionsverfahrens veranlaßt hat.

Art. 23

Dieses Reglement tritt am 11. Juli 1947 in Kraft.

Für die **Importeure:**

„BP“ Benzin und Petroleum AG.	Lumina AG., Shellprodukte	Rimba Rob. Jos. Jecker, Mineralöl und Benzin AG.
Socal S. A.	Noba AG.	Standard-Mineralölprodukte AG.

Verband trustfreier Benzinimporteure der Schweiz

Für den **Großhandel:**

Verband Schweiz. Mineralölinteressenten

Bern, den 11. Juli 1947.

Für das **Autogewerbe:**

Autogewerbeverband der Schweiz



Fachmannbedingungen des Autogewerbes für Tankstellenprojekte

vom 6. Mai 1939, ergänzt am 7. Juli 1944,

revidiert am 8. März 1948

A. Fachleute

I. Allgemeine Bestimmungen

1. Als Fachleute gelten Garagen, Service-Stationen und Reparaturwerkstätten des Auto- und Motorrad-Gewerbes, die sich auf eigene Rechnung im **Haupterwerb** mit der **Einstellung** oder der **Reparatur** von Automobilen und Motorrädern beschäftigen und die zu diesem Zwecke notwendigen Lokalitäten und maschinellen Einrichtungen besitzen. Im übrigen wird auf die verbindlichen Ausführungsvorschriften und den detaillierten Fragebogen für die SBU-Experten verwiesen.
2. Als Fachleute gelten insbesondere:
 - a) **gewerbsmäßige Einstellgaragen**,
welche keine Reparaturen ausführen und keinen Handel treiben, wenn die reine **Einstellfläche** 800 m² (in Berggegenden 500 m²) umfaßt und folgende **maschinellen Einrichtungen** vorhanden sind:
 - Autolift oder verstellbare Schmierrampe oder moderne Schmiergrube;
 - Komplette Schmiereinrichtung;
 - Stationäre Kompressorenanlage mit mindestens 15 m³ stündlicher Luftleistung, Druck von mindestens 10 Atm., Windkessel 200 l;
 - Waschmaschine oder Wascheinrichtung zum Waschen mittels Preßluft und Wasser (Pistole) in geschlossenem, abgetrenntem Raum.

Bedingung ist, daß der **Haupterwerb** in der gewerbsmäßigen Einstellung von Wagen besteht inklusive Service-Arbeiten. Einstellboxen oder Gruppen von solchen fallen nicht unter diese Kategorie.

Die Inhaber von Einstellgaragen haben einen **Revers** zu unterzeichnen, wonach sie auf die Ausführung von autogewerblichen Reparaturen verzichten und sich auf bloßen Service-Dienst beschränken.

- b) **Auto- und Traktoren-Reparaturwerkstätten,**
sofern sie nachfolgende Voraussetzungen erfüllen:

materielle Bedingungen:

- geeignete Werkstatt von mindestens 120 m² Fläche;
- Autolift oder verstellbare Schmierrampe oder moderne Schmiergrube *);
- Stationäre Kompressorenanlage mit mindestens 15 m³ stündlicher Luftleistung, Druck von mindestens 10 Atm., Windkessel 200 l;
- Waschmaschine oder Wascheinrichtung zum Waschen mittels Preßluft und Wasser (Pistole) in geschlossenem, abgetrenntem Raum *);
- Montierter Flaschenzug oder fahrbarer Kran von mindestens 1500 kg Tragkraft;
- Großer fahrbarer Wagenheber von mindestens 2¹/₂ t Tragkraft;
- Drehbank mit mindestens 1 m Drehlänge und 10 cm Spitzenhöhe mit Zubehör;
- Säulenbohrmaschine für mindestens 20 mm Bohrweite oder elektrische Handbohrmaschine mit 2 Geschwindigkeiten und Bohrständern, für mindestens 20 mm Bohrweite;
- Stationäre Schmirgelscheibe von mindestens 150 mm Scheibendurchmesser;
- Ventilschleifmaschine mit Motorantrieb und Zubehör oder Präzisionsdrehbank mit aufmontierbarem Ventilschleifapparat und separate Ventilsitzbearbeitungsmaschine;
- Autogene oder elektrische Schweißanlage;
- Komplette Serie Radabzieher oder Universal-Radabzieher;
- Komplettes Werkzeug;
- Komplette Schmiereinrichtung für sämtliche Schmiernippel;
- Stationäre Feueresse mit komplettem Werkzeug (wo die polizeilichen Vorschriften die Errichtung einer stationären Feueresse nicht gestatten, muß eine Feldschmiede mit komplettem Werkzeug installiert werden). Wo eine autogene Schweißanlage vorhanden ist, kann auf die Feueresse verzichtet werden;
- Batterieladestation für mindestens zweimal 12 oder viermal 6 Volt mit mindestens fünf Ampères;
- Arbeitsbank mit mindestens zwei Schraubstöcken von minimal 100 mm Backenbreite.

persönliche Fachmanneigenschaft:

Der Betriebsinhaber oder einer seiner Arbeiter muß den Ausweis des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) als eidgenössisch diplomierter Automechaniker besitzen.

*) Bei Traktoren-Reparaturwerkstätten kann auf Lift, bzw. verstellbare Schmierrampe oder moderne Schmiergrube und Waschraum verzichtet werden, sofern sich der Inhaber durch Unterzeichnung eines **Reverses** verpflichtet, keine Auto-reparaturen auszuführen.

Automobilhändler.

Eine Fachmannkategorie Automobilhändler gibt es nicht mehr.

Die Errichtung einer Benzinverkaufsstelle bei **Ausstellungsräumen** ist nur gestattet, wenn der Betriebsinhaber in der gleichen Ortschaft bereits eine als Fachmannbetrieb von der SBU anerkannte Auto-Reparaturwerkstätte mit Benzinverkaufsrecht besitzt. Die Ausstellungsräume mit Tankstelle müssen über folgende minimale Einrichtungen verfügen:

- Autolift oder verstellbare Schmierrampe oder moderne Schmiergrube;
- Stationäre Kompressorenanlage mit mindestens 15 m³ stündlicher Luftleistung, Druck von mindestens 10 Atm., Windkessel 200 l;
- Waschmaschine oder Wascheinrichtung zum Waschen mittels Preßluft und Wasser (Pistole) in geschlossenem, abgetrenntem Raum;
- Komplette Serie Werkzeuge;
- Der Ausstellungsraum mit Schaufenster muß mindestens zwei Wagen, die Einstellmöglichkeit mindestens 10 Wagen Platz bieten.

c) Autoelektriker,

welche für die Ausübung ihres Berufes nachfolgende Voraussetzungen erfüllen:

materielle Bedingungen:

- 80 m² Einstellfläche inklusive Werkstatt;
- Versuchsstand;
- Ladegruppe für mindestens 20 Batterien à 6 Volt;
- Säulenbohrmaschine für mindestens 15 mm Bohrweite;
- Spulenprüfer;
- 1 Satz Spezialwerkzeuge für Elektriker;
- Magnetisierapparat;
- Großer fahrbarer Wagenheber von mindestens 2 1/2 t Tragkraft;
- Drehbank von mindestens 80 cm Drehlänge.

20. 5. 48

persönliche Fachmanneigenschaft:

Der Betriebsinhaber oder einer seiner Arbeiter muß den Ausweis des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit als eidgenössisch diplomierter Autoelektriker besitzen. An Stelle des Meisterdiploms für Autoelektriker gilt auch der Ausweis des BIGA als eidgenössisch diplomierter Automechaniker.

Bis zur Einführung der Meisterprüfung für Autoelektriker muß die persönliche Fachmanneigenschaft durch folgende Ausweise belegt werden:

Lehrabschlußprüfung als Autoelektriker und mindestens 5jähriger Praxis als solcher,

oder

Nachweis einer Tätigkeit von mindestens 8 Jahren als Autoelektriker,

oder

Lehrabschlußprüfung als Elektrotechniker und 3 Jahre Tätigkeit als Autoelektriker.

Autoelektriker dürfen nur spezifische Autoelektriker-Arbeiten vornehmen; sie haben einen entsprechenden **Revers** zu unterzeichnen.

d) Motorrad-Reparaturwerkstätten,

welche die Handelsvertretung einer Motorradmarke innehaben, im Hauptberuf Motorrad-Mechaniker sind, mindestens eine Vorführmaschine besitzen und die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllen:

materielle Bedingungen:

- Werkstatt von mindestens 50 m² Größe (exklusive Ausstellungsraum und Büro);
- Arbeitsbank mit mindestens zwei Schraubstöcken von mindestens 100 mm Backenbreite;
- Drehbank von mindestens 70 cm Drehlänge;
- Säulenbohrmaschine für mindestens 15 mm Bohrweite oder elektrische Handbohrmaschine;
- Stationäre Schmiegelscheibe mit mindestens 150 mm Scheibendurchmesser;
- Komplette Serie Werkzeuge;
- Autogene oder elektrische Schweißanlage.

persönliche Fachmanneigenschaft:

Der Betriebsinhaber oder einer seiner Arbeiter muß den Ausweis des BIGA als Fahrrad- und Motorrad-Mechaniker-Meister besitzen.

Bei Motorrad-Reparaturwerkstätten darf nur 1 Säule beigestellt werden. Die Tankstelle darf nicht ausgebaut, insbesondere nicht überdacht werden; zusätzliche Leistungen irgendwelcher Art bei Motorrad-Reparaturwerkstätten sind verboten.

Motorrad-Reparateure dürfen nur spezifische Motorrad-Reparaturarbeiten vornehmen; jeglicher Handel mit Auto-Accessoires ist untersagt. Sie haben darüber einen entsprechenden **Revers** zu unterzeichnen. Widerhandlungen gegen die unterschriftliche Verpflichtung unterliegen denselben Sanktionsbestimmungen wie die Verletzung der „Allgemeinen Lieferbedingungen“.

e) Auto-Karosserie-Werkstätten,

die sich im Haupterwerb gewerbsmäßig mit der Herstellung von neuen Karosserien befassen und zu diesem Zwecke **im eigenen Betriebe folgende Branchen vereinigen**: Karosserie-Wagnerei, -Schmiede, -Spenglerei, -Sattlerei und -Malerei. Eine Auto-Karosserie-Werkstatt, die in der Hauptsache neue Karosserien herstellt, muß vorgenannte fünf Abteilungen umfassen. In jeder Abteilung einer solchen Auto-Karosserie-Werkstätte müssen mindestens zwei Arbeiter, die den Karosserie-Beruf erlernt haben, beschäftigt sein. Die ganze Auto-Karosserie-Werkstatt muß unter der **Leitung mindestens eines Meisters stehen, der in allen fünf Branchen genügende Kenntnisse besitzt**. Als Auto-Karosserie-Werkstatt im Sinne dieser Bestimmungen gelten nur solche Betriebe, welche dem Fabrikgesetz unterstellt sind und den Vorschriften des Eidgenössischen Fabrikinspektorates und der SUVAL entsprechen.

Die Werkstätten der fünf Abteilungen müssen mindestens über folgende **Ausrüstung** verfügen:

- **Wagnerei**: Holzbearbeitungsmaschinen: Bandsäge, Hobelmaschine eventuell kombiniert mit Dichtenhobelmaschine, Kehlmaschine, Bohr- oder Stemmaschine und Fräse, sowie Hand-

20. 5. 48

werkzeug für mindestens zwei Arbeiter: Bohrer, Meißel, Hämmer, Hobel usw.

- **Schmiede:** Feueresse, direkt einem Kamin angeschlossen, mindestens drei Schraubstöcke, elektrische oder autogene Schweißanlage, Feuerschraubstock, Eisenschere, Gesenkhämmer und Gesenke zu Feueresse, Krafthammer, komplettes Gewindegewinde-schneidzeug, mindestens drei elektrische oder Luftbohrmaschinen, mindestens eine große Bohrmaschine mit elektrischem Antrieb, komplettes Werkzeug für mindestens zwei Arbeiter, Bohrer, Hämmer, Feilen, Gabelschlüssel usw.
- **Spenglerei:** Große Bleischere mit Hand- oder elektrischem Antrieb, Abbiegemaschine, Stickenmaschine, autogene oder elektrische Schweiß- oder Punktschweißanlage, Handwerkzeug für mindestens zwei Arbeiter, Spezialhämmer, Richtplatte, Spezialbleischere, Spezial-Ausbeulwerkzeug für Kotflügel usw., Spezialwerkzeug zum Nieten und Spannhammer, ebenfalls mit elektrischem Antrieb.
- **Sattlerei:** Mindestens zwei Nähmaschinen, eine starke und eine schwächere für Hand- oder elektrischen Antrieb, Spezialwerkzeuge für Lederbearbeitung, Lederhobel, Lochzangen, Handwerkzeug für mindestens zwei Arbeiter, Hämmer, Zangen, Ahlen usw.
- **Malerei:** Komplette Spritzanlage mit Luftkompressor und Windkessel, Luftfilter oder Filterkessel zur Reinigung der Luft des Kompressors, Handwerkzeug für mindestens zwei Arbeiter, d. h. Spachtel, Schwämme und Leder, Schleifwerkzeuge, elektrische Maschine zum Entrosten. Es muß mindestens ein Arbeiter beschäftigt werden, welcher genügend Kenntnisse im Farbenmischen besitzt. Außerdem schreibt die SUVAL vor, daß in jeder Spritzanlage ein starker Ventilator mit den nötigen Absaugröhren vorhanden ist, um die Farbnebel möglichst am Boden abzusaugen. Ferner ein Ventilator für Warmluftzufuhr in den Spritzraum sowie für jeden Arbeiter eine Spritzmaske.

f) **Motorbootbauer und Motorboot-Reparaturwerkstätten,**

welche sich im Haupterwerb gewerbsmäßig mit dem Bau und der Reparatur von Motorbooten befassen.

Diese dürfen nur an Wasserfahrzeuge Treibstoff verkaufen.

3. Die mit der Feststellung des Fachmanncharakters beauftragten Experten haben das Recht, bei allen angeführten Fachmanngruppen a—f die Vorlage der Fakturen über die Einrichtungsgegenstände zu verlangen, um festzustellen, ob diese vom Gesuchsteller käuflich erworben

worden sind. Bei nachträglichem Wegfall der unter lit. a—f festgelegten Voraussetzungen muß die Ausschankanlage außer Betrieb gesetzt werden. Dieser Vorbehalt wird in die Tankstellenverträge aufgenommen.

II. Besondere Bestimmungen

1. Domizilwechsel

a) Freiwilliger Domizilwechsel

Von der SBU anerkannte Fachleute, die einen Fachmannbetrieb mit Benzinverkaufsrecht selbst geführt haben, sind im Falle des freiwilligen Domizilwechsels verpflichtet, sich am neuen Ort in **materieller** Hinsicht gemäß den Fachmannbedingungen derjenigen Kategorie, der sie angehören, einzurichten.

Dagegen wird von ihnen nicht der Nachweis des Meisterdiploms verlangt. Vielmehr kann die **persönliche** Fachmanneigenschaft durch folgende Ausweise belegt werden:

Lehrabschlußzeugnis als Automechaniker, resp. Motorradmechaniker,

oder

Nachweis einer Tätigkeit von mindestens acht Jahren als Automechaniker, resp. Motorradmechaniker,

oder

Lehrabschlußzeugnis als (gewöhnlicher) Mechaniker und eine Tätigkeit von mindestens drei Jahren im Autogewerbe oder der Motorradbranche,

oder

Nachweis einer Tätigkeit von mindestens acht Jahren als Mechaniker und dazu noch eine Tätigkeit von mindestens drei Jahren im Autogewerbe, resp. Motorradbranche (total elf Jahre).

Der persönliche status darf beim Domozilwechsel nicht verschlechtert werden.

b) Unfreiwilliger Domizilwechsel

Bei unfreiwilligem Domizilwechsel wird von der SBU anerkannten Fachleuten das Benzinverkaufsrecht am neuen Ort erteilt, wenn die gesamte Einrichtung vom alten Ort mitgenommen oder die zurückgelassenen Einrichtungsgegenstände sofort ersetzt werden. Am alten Ort darf keine Garage mehr bestehen bleiben oder eingerichtet werden, die den reglementarischen Fachmannbedingungen nicht entspricht.

In bezug auf die persönliche Fachmanneigenschaft gilt die gleiche Regel wie beim freiwilligen Domizilwechsel (vgl. oben, lit. a).

Der persönliche status darf auch beim unfreiwilligen Domizilwechsel nicht verschlechtert werden.

2. Handänderungen

a) **Persönliche Fachmanneigenschaft**

Wer einen durch die SBU anerkannten Fachmannbetrieb mit Benzinverkaufsrecht übernimmt, ohne vorher einen solchen selbständig betrieben zu haben, muß im Besitze des Meisterdiploms sein (BIGA-Diplom). Wo die strikte Einhaltung der Vorschrift betreffend Ablegung der Meisterprüfung eine außerordentliche Härte bedeuten würde, kann der Fachausschuß C der SBU gewisse Erleichterungen oder Ausnahmen bewilligen.

b) **Materielle Fachmanneigenschaft**

Hinsichtlich der Einrichtung des Betriebes besteht folgende Vorschrift:

Eine Handänderung wird nur anerkannt, wenn ein Fachmannbetrieb mit Lokalitäten und kompletter bestehender Einrichtung an einen Nachfolger übergeht.

3. Erbgang

Tritt infolge Erbanges eine Handänderung bei einem Fachmannbetrieb mit Benzinverkaufsrecht ein, so kann die **persönliche Fachmanneigenschaft** zuerkannt werden:

- a) Im Falle der **Weiterführung** des Betriebes **durch die Ehefrau**; wenn ein Sohn oder ein Arbeiter mit Fähigkeitszeugnis als Automechaniker (bzw. Motorradmechaniker bei Motorrad-Reparaturwerkstätten) dauernd beschäftigt wird.
- b) Im Falle der **Übernahme** des Betriebes durch einen in direkter Linie **erbberechtigten Nachkommen** des Verstorbenen:
 - wenn dieser Nachkomme die Lehrabschlußprüfung als Automechaniker (bzw. Motorradmechaniker) bestanden hat, oder
 - wenn dieser Nachkomme die Lehrzeit im elterlichen Betrieb absolviert hat und die Lehrabschlußprüfung als Automechaniker bzw. Motorradmechaniker innert einer vom Fachausschuß C festzusetzenden Frist von maximal zwei Jahren nachholt.

- c) In **jedem anderen Falle** finden die für Handänderungen bei Fachmannbetrieben geltenden Vorschriften Anwendung.

4. Besondere Nachfolgeverhältnisse

In solchen Fällen, in denen die Einrichtung des Vorgängers nicht vollständig übernommen werden konnte und in denen es sich daher nicht um eine eigentliche Handänderung, sondern um ein besonderes Nachfolgeverhältnis handelt, gilt folgende Erleichterung:

- Die Waschanlage braucht nicht überdacht oder vom übrigen Garageraum getrennt zu sein, wie dies für neue Projekte vorgesehen ist. Im übrigen hat die Wascheinrichtung den Vorschriften zu entsprechen.
- In Fällen der absoluten Unmöglichkeit einer Bauerweiterung kann der Fachausschuß C von Fall zu Fall entscheiden. Die Werkstattfläche darf jedoch für Autoreparatur-Werkstätten nicht weniger als 90 m² betragen.

Im übrigen hat die Einrichtung den reglementarischen Bestimmungen zu entsprechen.

5. Status quo

Das Treibstoffverkaufsrecht aus dem status quo besitzen nur die Betriebe, die **vor dem 21. Juni 1933** effektiv Benzin an Dritte verkauft haben, seither diese Tätigkeit ununterbrochen ausgeübt haben und auf den sogenannten status quo-Listen der SBU verzeichnet sind. (Unterbruch im Benzinwiederverkauf während des Krieges vom September 1939 bis zur Aufhebung der Benzinrationierung im April 1946 hat keinen Verlust des status quo-Rechtes zur Folge.)

6. Ausnahmen

In **abgelegenen Berggegenden** und **vom Verkehr abgelegenen Gegenden des Unterlandes** können in Abweichung von den allgemeinen Fachmannbestimmungen Erleichterungen bewilligt werden, und zwar:

- a) In bezug auf den **persönlichen Fachmanncharakter**:

Auf das Meisterdiplom kann verzichtet werden. Es genügt gegebenenfalls das Lehrabschlußzeugnis als Automechaniker (bzw. Motorradmechaniker) und eine ununterbrochene Tätigkeit in diesem Berufe von mindestens drei Jahren seit Abschluß der Lehrzeit;

- b) In **materieller Hinsicht**:

- durch Verzicht auf die in den allgemeinen Fachmannbedingungen vorgeschriebene Mindestfläche. Diese muß aber auf jeden Fall mindestens 80 m² bei Autoreparatur-Werkstätten und mindestens 40 m² bei Motorrad-Reparaturwerkstätten betragen;

20. 5. 48

- durch Verzicht auf den Autolift;
- durch Verzicht auf den Waschraum und die Wascheinrichtung;
- durch Verzicht auf die Ventilschleifmaschine;
- durch Verzicht auf die Säulenbohrmaschine. Statt dieser muß dann aber eine elektrische Handbohrmaschine mit zwei Geschwindigkeiten für 15 mm Bohrweite vorhanden sein.

B. Nichtfachleute

Als Nichtfachleute im Sinne dieser Bestimmungen gelten alle übrigen Tankstellenhalterbewerber.

Auto- und Motorrad-Abbruchbetriebe, Autohändler, Rasenmäher-Fabriken und -Reparaturwerkstätten sowie ähnliche Betriebe, die für ihre Fabrikate Benzinmotoren verwenden, gelten nicht als Fachleute.

Pneuhändler, welche bis zum 21. Juni 1933 mit Benzin für den Wiederverkauf ab Tankstellen beliefert wurden, werden weiterhin zum Kommissionssatz für Fachleute beliefert. Seit diesem Stichtag werden bei Pneu-händlern keine Tankstellen mehr aufgestellt und kein Benzin zum Wiederverkauf geliefert.

C. Anhang zu den neuen Fachmannbedingungen vom 8. März 1948

1. Über alle Tankstellen-Angelegenheiten entscheidet der Fachausschuß C von der Schweiz. Benzin-Union (paritätische Kommission) im Rahmen der SBU-Vorschriften endgültig.
2. Die Gültigkeit der bisherigen Beschlüsse des Fachausschusses C bleibt bestehen, soweit diese nicht in der vereinfachten Treibstoffmarktordnung vom 11. Juli 1947 verankert sind.
3. Das Benzinverkaufsrecht tritt erst nach Notifizierung der Bewilligung durch die Zentralstelle der Schweiz. Benzin-Union in Kraft.
4. Im Falle des Domizilwechsels eines bisher durch die SBU anerkannten Fachmannes kann die Zentralstelle, sofern der Expertenbericht positiv lautet, das Benzinverkaufsrecht am neuen Ort provisorisch erteilen bis zur Ratifizierung des Entscheides durch den nächsten Fachausschuß C.

Diese revidierten Fachmannbedingungen treten mit Wirkung ab 8. März 1948 in Kraft.

